MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1944 ÁPRILIS 1. (VII. ÉVF. 7. SZÁM)



Zárt kötelékben haladó bombázók

ÁRA 1 PENGŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VII. ÉVFOLYAM, 7. SZÁM * BUDAPEST, 1944 ÁPRILIS 1



A „MAGYAR SASOK“

reprezentatív magyar repülőfilm a közeljövőben bemutatásra kerül



LÉGIHÁBORÚ

1944. január 20-tól—március 20-ig

A téli háború üteme a tél végén is egyre fokozódik, keleten, délen, a levegőben, továbbá a távol-keleti szigeteken egyaránt. Az »Egyesült Nemzetek« és a Szovjet nagy erőfeszítései már hónapok óta súlyos veszteségek és áldozatok dacára sem tudnak hadműveleti sikerré fejlődni. Sőt a nyugati légiháborúban és Olaszországban német visszaütések egyre érzékenyebben érintik nemcsak az angolszász seregeket, hanem az angolszász közvéleményt is. *A Berlin elleni csatából London elleni csata is lett és a Róma elfoglalására irányuló nettunói partraszállásból a nettunói hídfő veszedelme.* Érthető ezek után, hogy a várt nagy partraszállás nyugaton egyre több gondot okoz ellenségeinknek és egyelőre mint ideghábórús eszköz szerepel.

Az angolszász diplomácia is felvonult nagy ágyúival a még semleges nemzetek és amerikai államok ellen. Mindenkit be akarnak állítani a tengelyellenes arcvonalba. Eléggé kétes értékűek ezek a török, spanyol, argentin államokat zsaroló akciók. Még mindig nem eléggé erősek az „egyesült nemzetek", vagy megint másnak kellene helyettük vérezni azért a gyönyörű jövőért, amelyikben a kis- és középhatalmaknak csak lélegzetvételi joguk lenne? A lengyel- és finn-kérdés kezelése, a délolaszországi és északafrikai bolsevista agitáció ijesztő növekedése minden magyarázás nélkül mutatja, mennyire eladta magát a szabad nyugati demokrácia a keleti romboló bolsevizmusnak. Az angolszász diplomáciai akciók sovány eredménye pedig azt bizonyítja, hogy a semleges nemzetek minden fenyegetés dacára sem hajlandók a háború szörnyűségeit magukra venni, mert a háború ötödik évében már nemcsak a lengyel, francia és szerb példa, hanem az oroszországi és olasz pusztulás is elijeszti minden politikai kalandozástól a még semlegességüket élvező államokat. A légiháború következményeként pedig Németországban, Angliában és Itáliában az állami- és magánvagyon, a kultúrjavak olyan mérvű pusztulása állt elő, aminek kockázatát egy felelősen gondolkozó kormány sem vállalhatja. Argentina megszakította ugyan diplomáciai kapcsolatait a tengellyel, de Spanyol- és Törökország kitart minden nyomás ellenére a korrekt semlegesség mellett.

A légi terrortámadások Lübeck bombázásától kezdve a castel-gandolfói esztelen támadásig még akkor is elitélendők, ha azok a háború megrövidítését és az angolszász emberveszteség csökkentését célozzák. Az ipari és katonai célok minden városban a perifériákon vannak. A régi európai városok központjai tele vannak olyan, évszázadok viharát túlélt építészeti remekművekkel, amelyeknek szétbombázása jóvá nem tehető kára az egyetemes kultúrának. Az angolszász támadások természetesen a belvárosok és lakónegyedekre összpontosulnak a legtöbb esetben, hogy a kibombázottak nagy tömegével a lakosság hangulatát a kétségbeesés és apátia útján a belső összeomlásig fokozzák. A bolsevista áradat és az angol-amerikai bombázók sokszor esztelen dühvel végrehajtott támadásai mintha együttesen akarnák kiirtani a nyugati kultúra kincseivel együtt az egész európai civilizációt. A zavar és összeomlás előidézése szovjet részről természetes, mert ezzel szabad útja lenne a bolsevizmusnak mindenfelé és megvalósíthatná régi célját. Az angolszász légihadviselés eldurvulása azonban semmivel sem menthető, csak a düh, önzés és tehetetlenséggel magyarázható. De mindennek van határa és a német honi légvédelem állandó erősödése korlátok közé fogja szorítani a terrortámadásokat. Másrészt a német támadó légierőnek megszervezése és első bevetései London ellen már folyamatban vannak. A megindult támadások nem jelentik a különleges harceszközökkel bejelentett megtorlást, de máris olyan hangulatba hozták London lakosságát, mint 1940—41-ben.

Az elmult hónap eseményei között tehát nem annyira a földi hadműveletek, mint inkább a légiháború fejlődése volt figyelemreméltó. Az angolszász szövetségesek angliai és délolasz repülő alapjairól nagy nappali és éjjeli támadásokat hajtottak végre részben az atlanti fal mögötti katonai célokra, délfrancia és északolasz városokra, de főleg összefogott erőkkel a Közép-Németország és Berlin ellen.

Mindkét fővárost a gépek százai támadták január, február és március folyamán. Berlin ellen hat, London ellen öt nagytámadás és két közepes légitámadást hajtott végre az újonnan



szervezett német légierő. Az angolszász légierő januárban 12 nagy támadást intézett német városok ellen, ebből három nappali vállalkozást az amerikaiak, kilenc éjjeli támadást az angolok intéztek. Februárban 11 nagy támadás volt 3 nappal és 8 éjjel. Mindkét hónapban a támadások ötven százalékát nem tudták az angolszász repülők az eredetileg tervbevett összpontosítással végrehajtani, mert a német éjtszakai és nappali légvédelem új elhárítási módszerekkel és harceszközökkel a kötelékeket széjjelszórta és a támadóknak rendkivüli veszteségeket okozott. Január folyamán közel 800 volt a lelőtt angolszász repülőgépek száma, februárban pedig volt olyan hét, amikor 453 angolszász bombázó pusztult el. Nappali támadásnál pedig előfordult egyszer, hogy az amerikai gépek felét lelőtték. Ezzel szemben az angol főváros megerősített légvédelme dacára sem nagyobb a német gépveszteség 1—4%-nál bevetésenként, összehasonlításul az angolszász veszteségi százalék bevetésenként 12—45% között volt, az év első két hónapjában.

Március három hetében nappali és éjjeli támadásoknál az angolszászok már több mint 600 négymotoros bombázót veszítettek. Azok a nappali légitámadások amiket az amerikaiak többszáz gép bevetésével a birodalom középső és déli része ellen intéztek, csak a védelemre kivételesen kedvezőtlen időjárás esetén voltak eredményesnek nevezhetők. Az összefogott vadászokra és mindinkább rombolókra épitett német elhárítás le tudta küzdeni a rendkívül tüzerős biztosító repülőerődöket, hogy azután a bombázókat szórja szét. A keleti hadszintér légiharcaival szemben a nyugati légtérben már a jövő légiháborújának alapvonalai kezdenek kibontakozni, ami mindjobban hasonlít a tengeri harcokhoz. Nagy, páncélozott bombázó kötelékek, túlnyomórészt ágyúkkal felszerelt tüzerős cirkálók biztositása mellett támadnak. A felülről való biztosítást pedig egy-kétüléses kísérővadászok látják el. A 3—4 év előtti helyzethez képest az angolszászok a földi célok elleni harcban a bombasúly 3—4 szeres fokozásával, a célzóberendezések tökéletesítésével, újszerű gyujtóbombákkal jelezték a fejlődést. A németek először a légi és földi elhárítás lőszer- és lövegayagának, az éjjeli vadászvédelem különleges műszereinek kikísérletezésével, a korszerű védekezés alapjait rakták le. A támadó légierő ezévben történt új alkalmazásával, ezután kitűnt, hogy a német szövetségesek ezen a téren is új utakra tértek. A siklóbombákkal, a rádióval irányított siklógépekkel, új robbanó töltetekkel és a támadások újszerű végrehajtásával teljesen megzavarták a szigetország, főleg London légivédelmét. A német és angolszász támadó légierőnek veszteségi aránya annyira kedvező a németekre, hogy ez a tény minden nagyhangú propagandánál többet bizonyít. Miután a német megtorlótámadásoknál is jelentős szerepe lesz a légierőnek, itt még további meglepetésre készülhetünk elő. Az 1943. év folyamán megnyilvánult és ellenségeink által véglegesnek jelzett angolszász légifölény, ami főleg a nyugati légiháborúban és az afrikai angolszász offenziva során bontakozott ki, hatását illetőleg tehát csökkenőben van. A német honi légvédelem nagyszabású kiépítése és az új német támadó légierő egyre fokozódó alkalmazása a kontinens sokszáz repülőterének birtokában újra a legnagyobb jelentőségűvé emelte a német légierőt.

Miután a Szovjet a téli háború elején a déli frontszakaszon megindított nagy támadások után átmenetileg a súlypontot északra helyezte át, újra visszatért a déli szakasz elleni erős támadásokra. A nagy ember- és anyagfölény felhasználásával sikerült egyes szakaszon kritikus helyzeteket teremteni, de a tervszerű német és szövetséges visszavonulást sehol sem sikerült nagyszabású áttöréssé fokozni. A német, magyar és román repülőkötelékek a legrosszabb időjárási helyzetekben, sokszor eliszaposodott repülőterekről, emberfeletti munkával támogatták a nehéz földi harcokat. Vadászaink különösen Cserkasszinál ideiglenesen bezárt német hadosztályok lőszer- és anyagutánpótlásának biztosításánál tüntek ki. Bombázóink pedig súlyos bevetések egész során fékezték le a Szovjet nyugati irányú előretörését.

A szovjettámadás a tél végére nemhogy gyengült volna, hanem a déli szakaszon, a sár dacára, erősödött. Erőteljes német intézkedések fognak határt szabni annak, hogy a háború jelenlegi szakában, másodrendűnek tekintendő szovjet arcvonalon meglepetés ne történjék. **Bt.**

KÖZELFELDERÍTŐINK BESZÁMOLNAK:

Légitámadás egy tábori repülőtér ellen

Irta: Szécsényi Lajos szkv.

Július hónapba fordultunk. Kemény napokat és még keményebb éjjeleket kellett századunknak átélnie. C. város mellett egy régi szanatóriumban voltunk elhelyezve, ahonnan a hadi repülőtér nincs messze. Álcázva állanak gépeink: karcsú kéttörzsü „Repülő szem"-ek. Innen indulnak felderítésre és bombázó feladatra derék pilótáink személyzetükkel együtt. Eddig több mint 1000 drb 50 kg-os bombát dobtak le különböző fontos célpontokra. Ebben az időben az oroszok nagy csapatokat vontak össze a bjelgorodi és kurszki térségben. A légierő támogatta a német csapatok elhárító mozdulatait. Július 4-én tömegesen érkeztek a nehézbombázók a közeli repülőterekre, hogy a több hullámban támadó orosz kötelékeket szétszórják. Az oroszok különösen éjjelenként, sztalingyertya fénye mellett, hajtottak végre támadásokat. De a légvédelem és az éjjeli vadászok mindig elüzték a támadó gépeket. Meleg éjszakáink voltak.

Az épület és a föld remegett, az ablakok betörtek a nagy légnyomástól. Ezután egypár nap mulva, 1943 július 5-én hajnalban újra kezdte a muszka a támadást. Hullám hullámot követett. jöttek a gépek. A repülőtereken riadó, a gépek a levegőbe emelkedtek. Amerre szem ellátott, mindenütt gép volt a levegőben, szóltak a nehéz légvédelmi ágyúk, majd a magyar és német vadászok is beavatkoztak a küzdelembe. Egy pillanat alatt hatalmas légicsata szinhelye lett az egész légtér. A század legénysége az óvóhelyek bejárata előtt szurkolt a légvédelmi tüzéreknek és a vadászoknak, mint egy jó Fradi-meccsen. „Ott zuhan egy orosz gép" — kiáltják többen és örömujjongásban törnek ki. Az ég alja tele volt a légvédelmi lövegek robbanása által keletkezett füstpamacsokkal. Egy pillanatig sem szünt meg a pokoli dörgés. Az orosz gépek elszakadtak a kötelékekből és alacsonytámadást hajtottak végre repülőterek ellen. A mi repülőterünkre egy hét gépből álló kötelék csapott rá. Az összes tüzfegyverek, a mi repülőterünkön felállitott magyar gépágyúk és géppuskák is okádták a gyilkos tüzet. Egy pillanat alatt két gépet lőttek le a magyar tüzérek. A magyar vadászrepülők sem maradtak tétlenek. Sok orosz gép roncsa boritotta a környező terepet. Ebben az időben volt feladaton az egyik gépünk. Erős légvédelmi tüz és vadásztámadás ellenére is, elvégezte feladatát és hazafelé tartott, amikor szembetalálta magát a menekülő orosz vadászokkal. Rövid küzdelem után egy gép füstölögve hullott le talajra. Aggódva vártuk a gépet, mert üzemideje már majdnem lejárt. Végre ismerős motorbúgás jelzi, hogy a gép visszatért. Alacsonytámadásban csap le ránk és karcsú törzsét megbillentve jelzi, hogy légi győzelmet aratott. Leszállás után a megfigyelő jelentést tesz, hogy a feladatát sikeresen végrehajtotta és lövésze egy orosz vadászt lelőtt. A gépen gépágyú és géppuska találatai láthatók.

Ebben a kis hétköznapos harctéri kalandban nyilvánul meg a magyar repülő nagysága, bátorsága és hősi önfeláldozása. Az élet nem áll meg, halad tovább. Repülőinket újból munkára, hősi feladatokra szólítja és ők a legnagyobb veszélyek ellenére is, maradéktalanul elvégzik feladatukat.

Kézszorítás egy német pc-os főhadnaggyal az első vonalakban

Irta: Kubinyi Tibor szds.

1944 január 4-én K. T. szds. személyzetével szokásos felderítését végezte az orosz első vonalak mögött 15—20 km-re. Ebben az időben a helyzet igen tisztázatlan volt. A felsőbb parancsnokságok által megadott első vonal a helyzet térképén jóformán óránként változott. Az orosz nagy erőkkel tört előre. Páncélos ékek vágtak rést a német vonalakba. Az orosz áradat feltartóztatása azonban már a gyors német tartalékok bevetésével folyamatban volt.

K. T. szds. a felderítést már épp eredményesen befejezte, amikor több helyen erős légvédelmi tüzet kapott. Az utolsó nagyobb orosz község elhagyása után az ellenséges területről kirepülve, szemben találta magát négy orosz vadásszal. Légi harcot felvenni nem cél ilyenkor. Kf. gépnek gyors földközelbejutás és az ellenséges terület mielőbbi elhagyása az egyedüli menekülés. Igy is tett a gép, közben a vadászok két-három rácsapását a megfigyelő és lövész puskája távoltartotta. Igy is azonban az egyik merészen rácsapó orosz gépágyújának lövedéke a futómü közelében robbant. A benzintartály szilánktalálatot kapott. Ez csak később vált tragikussá. Az oroszok lassan lemaradtak. A kf. gép már lenn volt 50 m-en. A terület, mely felett repültek, hajnal óta már orosz kézbe került. Ezt a helyzetet pillanatok alatt felismerve, még mélyebb repülésben igyekeztek a legrövidebb úton kifelé jutni az ellenséges területből. Jól lehetett látni az orosz pc. elhárítóágyúk kezelőit, ahogy hirtelen a földrevágják magukat az ágyúk mellett. Egyik-másik hidegvérü muszka még a puskáját is a vállához emelte. Még jó, hogy a meredek süllyedéstől a gép sebessége elég nagy volt. A baj az volt, hogy a kilyukasztott benzintartályból az üzemanyag időnek előtte kifogyott. Már pedig akkor kényszerleszállni kell. Kérdés, hogy még idejében el tudják-e érni a német vonalakat. A lövész helyenként jól fekvő találatokkal odapörkölt az elvágódó orosz gyalogosokra. Ki is lőtte a lőszerét az utolsó töltényig. Már-már azt hitte a személyzet. hogy sosem jut ki az orosz területből. amikor hirtelen megjelent egy kis faluból 12 drb könnyü német páncélos. Végre németek! A megfigyelő rögtön jelzőtöltényt lőtt ki, a gép kis kört irt le a páncélosok felett: „Nincs több üzemanyag. Azonnal kényszerleszállok. Elég jó a terep" — mondotta a pilóta és máris levette a gázt és siklófordulóval földretette a gépet. Nagy azonban a balszerencse! Igen erős az oldalszél és a terep hófúvásos, így a legnagyobb elővigyázat ellenére is, a gép rövid gurulás után az igen mély hóban árokba kerülve átvágódott. Szerencsére senkinek semmi baja nem történt.

Az odarohanó német páncélosok a gép ablakát puskatussal beverték és a gép személyzetét a gondolából kihúzták. Hamarosan kiderült, hogy a németek egy kisebbfajta páncélos ellentámadáshoz csatlakoznak és azonnal tovább kell menniök. Igy a továbbiakban már nem segíthettek. A megfigyelő tiszt még pontosan megadta az ellenséges páncélelhárító ágyúk tüzelőállásának helyét a páncélos egység parancsnokának, majd baráti kézszorítással egymásnak jó katonaszerencsét kívánva, elbúcsúztak. Jelentőségteljes, erős férfikézfogás volt ez, melyben benne volt két, egy célért küzdő nemzet minden vágya és akarása.

Már itt-ott orosz tü. becsapódások voltak láthatók és géppuska ropogott, az erdő széléről. Gyorsan kellet cselekedni. Pillanatok alatt a személyzet a gépből mindent kiszerelt. Előkerült egy német motorkerékpáros is, akit két tehergépkocsi és egy páncélos parancsnoki kocsi követett. Ezekre mindent felraktak és gyors ütemben a pc. hadosztályparancsnokság harcálláspontjára indult el a kis oszlop. A gépet a két óra mulva visszavonuló német páncélosok megsemmisitették.

Akik néznek...

A Fw. 189. közelfelderítőgép orrából korlátlan a kilátás

MAGYAR FELDERÍTŐK

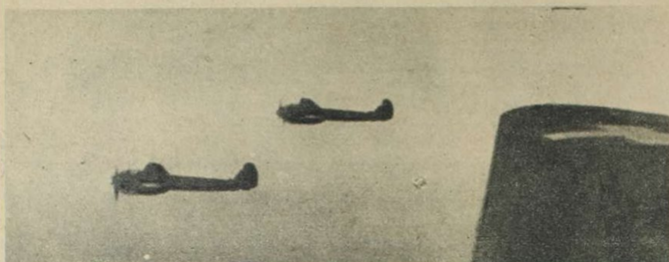
...s ahogyan látják...



Egy nagyfontosságú útkereszteződés



Erősen kiépített védőállások egy folyó mentén





A Tábori Ujság írja bombázóinkról:

A katona életében is vannak események, amelyek mellett a legsúlyosabb harcok közben is meg kell állanunk egy pillanatra. Ez a szünet azonban csak azoknak szól, akik kívülről szemlélik a hősi erőfeszítéseket. A harcoló katona nem ér rá ünnepelni. Számára mindennél fontosabb a harc. Ünnepelni a katona csak akkor szeret, ha úgy érzi, hogy elvégezte lelkiismeretesen a rábízott feladatot s a jól végzett munka megnyugtató érzésével engedheti átömölni egész egyéniségén az elmult harcok emlékeit. Mert ünnepelni csak nyugodt lelkiismerettel lehet. A félig végzett munka — bármilyen odaadó is — nem békéltetheti meg a lelket.

A béke és nyugodt megelégedettség pedig elengedhetetlen feltétele az őszinte, szívből jövő ünneplésnek. Ezért ünnepelünk ma csak mi, kívülállók. Ünnepeljük azokat a bajtársakat, akik ezen a ragyogó jubileumon is kezükben tartják a fegyvert és talán csak szempillájuk rebbenésével köszönhetik meg az elismerést. Egy ünnepi szónoktól hallottam a következő igaz megállapítást: »Boldog az a nemzet, amely tud ünnepelni, mert van mit ünnepelnie«. És nekünk, mint már olyan sokszor, most is van mit ünnepelnünk.

Maga ez a szám talán nem mond sokat. Mit is árulhatna el egy merev számtani fogalom abból, ami mögötte van. Pedig ebben a két szóban emberi életek ritmusa lüktet és holtnak hitt motorok dübörgése zúgatja a kemény elszántságok ütemét. Ezért kell egy kicsit a számok mögé néznünk, ezért kell az élettel telíteni a holt adatokat.

A karcsú Ju. 88-asok bevetésen vannak. Csak két gép áll ott a hangárok mellett. Közvetlenül az ezredik bevetés előtt kaptak találatot motorjaikba. Azóta itt pihennek és várják az újabb feladatokat. Elnézem őket és tekintetem előtt elmosódnak az éles körvonalak és egyre mélyülő távlaton keresztül látom a század néhány hónapjának eseményeit.

Most egy falu felett vagyunk. Alattunk feketén gomolyognak a szétrombolt szovjet tüzfegyverek, páncélosok és tüzérségi állások. Körülöttünk feketén, szürkén és fehéren fröccsennek a légvédelmi lövegek robbanó pamacsai. Fényes, foszforos csíkok szaggatják szét mellettünk az eget. Mindegyik pamacs, mindegyik fényes csík maga a halál. S a száz és száz halál kellős közepén a célra szegett fejjel, dörgő motorokkal zuhan a kötelék. Olyan munka ez, mely egész férfiakat kíván.

Látok billegtetve érkező bombázókat és látok égő motorral hasraszállókat. Az egyik gép, mintha már erre is alkalmatlan lenne. Ejtőernyő domborodik fel alatta ... kettő egymás után. A másik nyolcvannyolcasból halálosan sápadt, vérzőkarú pilótát emelnek ki. Már csak annyi ereje volt, hogy hazahozza gépét. Látom az áttelepülések közben sárba ragadt tehergépkocsikat és mellettük a század parancsnokát — ásóval a kezében. Látom és hallom a lehulló bombákat, melyeknek a századot és a gépeket kellett volna megsemmisíteniök. Látok ködbekerült bombázót éjjel hasraszállni. Azután katonásan egyenes sorokat látok. Kitüntetéseket kapnak, akik erre legérdemesebbek. És látom az elhagyott körleteket, a szétrombolt célokat és hallom a dícsérő elismeréseket. Büszke megelégedéssel állapítom meg, hogy — van mit ünnepelnünk.

Tekintetem most a két javítás alatt lévő gépről egy fehér papírlapra esik. Adatok vannak rajta. Ismét csak száraz számok, minden megjegyzés nélkül. Igyekszem kiemelni a számok lelkét és ezeken keresztül boncolni az eredményeket.

Legtöbb bevetése a század parancsnokának, H. főhadnagynak van. Ehhez járul még két légigyőzelem. Ha egy kicsit a sorok mögé nézünk, ez a két adat mindennél világosabban mutatja a század harci szellemét. A századparancsnok után ismét tiszt következik, M. főhadnagy és neki is van egy légigyőzelme. Ketten majdnem egy harmadát teljesítették az ezer bevetésnek. Lehet-e hitetlenkednünk a tiszthelyettesek teljesítményein, amikor ilyen példát mutató parancsnokaik vanak.

A ledobott bombamennyiség majdnem kétmillió kilogramm. A század szárharmincöt légiharcban vett részt és az ezer bevetésből kétszáznegyvenhármat alacsonytámadásban hajtott végre.

Egyik súlyos harc a másikat követte.

Ablakunk előtt most húz el az ezerharmadik bevetéséről érkező kötelék. Az egyik mintha egy motorral jönne, de megérkezett. Nézem őket és valami határtalan önbizalom önt el. Valahonnan egészen mélyről, belülről érzem, hogy:

— »Egy nemzetnél sem vagyunk alábbvalóak!«

gyulai Jankovits Ferenc

KOBRÁT FOGTAM...

Bell Airacobra ... szép »légi kigyó«, de régen vágytam rád. Harcoltam már a legkülönbözőbb orosz vadász- és bombázógépekkel ... Lassan-lassan kiismertem mindegyiknek a mozgását, harcmodorát, teljesitményeit és tudtam minden légiharcban milyen ravasz fondorlattal kell földresujtani őket. Az aránylag lassú, de veszélyesen fordulékony Jak. 1., mely úgy égett, mint a fáklya, ha meglőttem. A gyors és nagy tüzerejü Lagg. 5-ös, amelyet oly nehéz volt kigyujtani, s mikor lövésem után pörögve zuhant alá, már tarsolyomban éreztem a biztos légigyőzelmet ... De földközelben, mint a nyíl továbbrepült. A lomha Il. 2-es, a fürge, villámgyors és veszélyes Jak. 9-es, mind-mind régi kedves ismerőseim ... de rólad híres Airacobra, csak mesélni hallottam .. és vártam a találkozást. Tudtam, hogy még összekerülünk ... és aki ravaszabb és ügyesebb lesz, győzni fog.

*

Napok óta lázas izgalomban élek. Most jöttem vissza szabadságról és bajtársaim jó hírrel fogadtak. Az orosz légidzsungel olyan részén vagyunk, ahol fészkel egypár »szép légi kigyó«, a büszke, híres amerikai vadászgép ... a népszerű: Bell Airacobra.

Lassan kötözöm magam hűséges gépembe és szeretném a fülébe súgni: »Ma nagy vadra megyünk!« ... Össze kell szedni minden ravaszságunkat és tudásunkat. Előző este Oroszlán barátom, a nagy vadász, már csővégre kapott kettőt, de elmenekültek. Nekem sikerülni kell ... Cobrát még nem lőtt magyar vadász.

Már alattunk az első vonalak. Kísérőmnek bemondom rádión: »Jobbra gépek!« Közelebb érve látom, hogy német Messerschmitt vadászok portyáznak a légtérben. Itt most nem nagyon téved be vad a hálóba, gyerünk másfelé! De merre, melyik felhőösvényben, tisztáson találok rá a híres fürge vadra. Hirtelen végigcikázik agyamon a legegyszerűbb, de nem legveszélytelenebb megoldás: »Barlangjánál kell megfogni a vadat«. Ha itt nincs, biztos otthon áll lesben. Oda a németek se mernek bemerészkedni. Nagy város mellett van a repterük. Elég mélyen az első vonalaktól és tömve a város környéke a legerősebb légvédelemmel. Nem lesz »szőr«, biztatom magam vadásznyelven, mandulafejjel előre! Eltűnnek mögöttünk a német vadászok és már bent repülünk

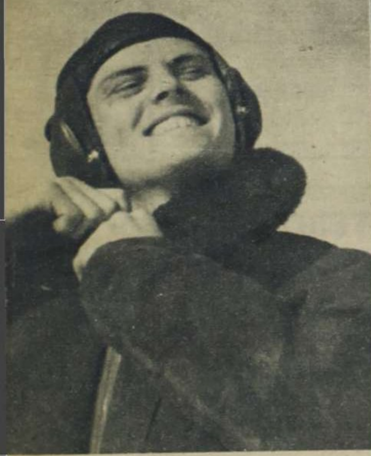

Az indítóvonalra gurul a vadászgép


Visszatérés a győzelmes légiharc után


Emelkedik a gép . . .


A bátrak jutalma . . .


A századparancsnok gépébe száll


Készülődés a felszállásra


A kitüntetések kiosztása előtt


Munkában a földi személyzet


Megindítják a gép motorját

orosz területen, a napfényben úszó havas nagyváros felé . . a kobra barlangjához.

Minden idegszálammal figyelek, érzékeim fokozottan dolgoznak. Már alattunk a város... és ott... igen, ott a repülőtér... ott tanyáznak a kobrák. Tüntetően húzunk el az orosz gépekkel tömött repülőtér fölött. Fellógatjuk magunkat a vakító napkorongra és biztos karzati ülésünkből figyeljük az aréna porondját. Rögtön kezdődik az előadás. A légvédelem előadja a nyitányt. Ez gyanús. Valami tömegjelenettel akarnak kezdeni. Ebben a pillanatban egymásután startol el nyolc gép a repülőtérről. Ezek ránkjönnek! A függöny felgördült. Az első felvonás megkezdődött. A műsorszám: légtornászok bemutatója. Előadják Tóth Lajos hadnagy és Kiss Ernő szakaszvezető, Magyarország. Közreműködik a Sztalin vadászezred nyolc illusztris tagja. Cirkuszi szolgák, az orosz szerelők, már kiengedték a nagyvadakat: hat Airacobra startol el gyors egymásutánban. A kísérőzenét a magas „C" hangú, durskálában játszó és öblös hangokban mutáló különböző ürméretű légvédelmi ütegek szolgáltatják.

A legjobb helyen vagyunk. A cirkusz óriási csillárjában, a napban fordulózunk ide-oda és készülünk az attrakcióra. A Sztalin-vadászezred híres artistái már kapaszkodnak a kötélhintán fölfelé. Már elérhették a másodemeleti páholyokat, mikor rájuk csapunk a karzatról. Különbség több mint ezer méter. Óriási sebességgel csapunk rájuk a cirkusz tetőponyvájából, egy vékony felhőrétegből. Vad fordulóharc kezdődik. Összeakaszkodva birkózunk, a légi akrobatika összes figuráit bemutatjuk a lelkes, de hálátlan tűzvörösen kibomló nehéz légvédelmi kokárdákat dobáló földi közönségnek. Éppen mögötte vagyok a Jak. 9-esnek és édes bosszú tölt el. Most megfizetek. Talán ugyanaz a Jak. 9-es fekszik előttem, aki három hónappal ezelőtt P.-nál lelőtt és csak a Dnyeper átúszásával, ruhátlanul, sebesülten, kétnapi küzdelem után, sikerült visszatörnöm magam a német vonalakig. Már nyomni akarom a lőbillentyűt, mikor kísérőm beüvölt a rádióba: „Jobbra kobrák... a kobrák!" Mint az őrült rántom balra fel a gépemet, bele a napba... Vissza a karzatra... Áttekinteni a helyzetet. A nyolc Jak. 9-es már messze jár... Elvesztettek bennünket, az alsó páholysorok felé tartanak... Vége az első felvonásnak.

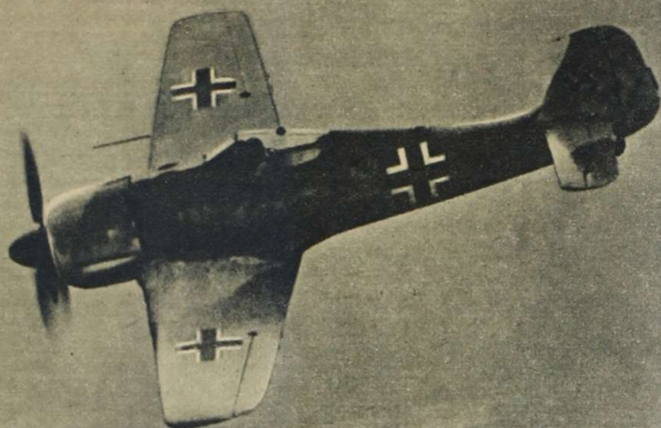
Második szám: kígyóbűvölés. Bemutatja Tóth Lajos hadnagy exotikus kísérőjével, Balbóval. Hat darab jól táplált, fényes feketebőrű amerikai „Bell Airacobrával". A módszert nem ismerem, most próbálom... Alattomosan húzok el magasan a hat kígyó fölött... és figyelek... erősen megfeszített idegekkel figyelek. A vadászvér lázban ég bennem, itt a várvavárt nagyvad... csak el ne ijesszük őket. A farkát kell támadni a kígyónak, mert a fejében mérges fulánkok vannak: gépágyúk és géppuskák. Lent feszülten figyelik a színjátékot. A zenekar is elhallgatott. Szellő se rezdül. Fojtott várakozással lesem a csilláron lógva az alkalmas pillanatot. A kígyók nehezen láthatnak engem, vakítja őket a napfény. A belváros házai fölött két lompos II. 2-es medvebocs várja jelenését.

Most! A feszültség tetőfokára hág bennem. Az egyik kobra lemaradt. A többiek elhagyták, egyre messzebb van a köteléktől. Érdemes volt várnom. Mint a nyíl csapok le rá nagy sebességgel. Még mindig nem vett észre... már egész mögötte vagyok, ujjaim a lőbillentyűkön. Hirtelen kétségbeesetten felhúz, menekülni akar, teljes hátát mutatja a célnak. Ujjaim csak egy pillanatra nyomják le a gépágyú gombját... Látom a nyomjelző lövedékeket, amint a pilótakabinba csapódnak be. Majdnem összeütközünk, oly közel válok le róla. Tehetetlenül megrándul, felszökik, majd sebességét vesztve, egyre gyorsuló pörgéssel zuhan alá és csapódik be ezer darabra fröccsenve szét egy külvárosi utcán. A mutatványnak vége. A közönség odalent néma, döbbent csendben hallgat. Senki sem tapsol. Ugyláttszik, ezzel a számmal itt nincs sikerem, irány haza, majd otthon lesz, ha elmesélem.

A függöny legördül, az előadásnak vége. Még egy pillantást vetek a darabokra zúzódott romhalmazra és különös tekintettel mondom magam elé: „Bell Airacobra, szép légi kígyó!"

Tóth Lajos hdgy.

A NÉMET LÉGIERŐ HARCAIBÓL



Biztosító Fw. 190. vadászgép



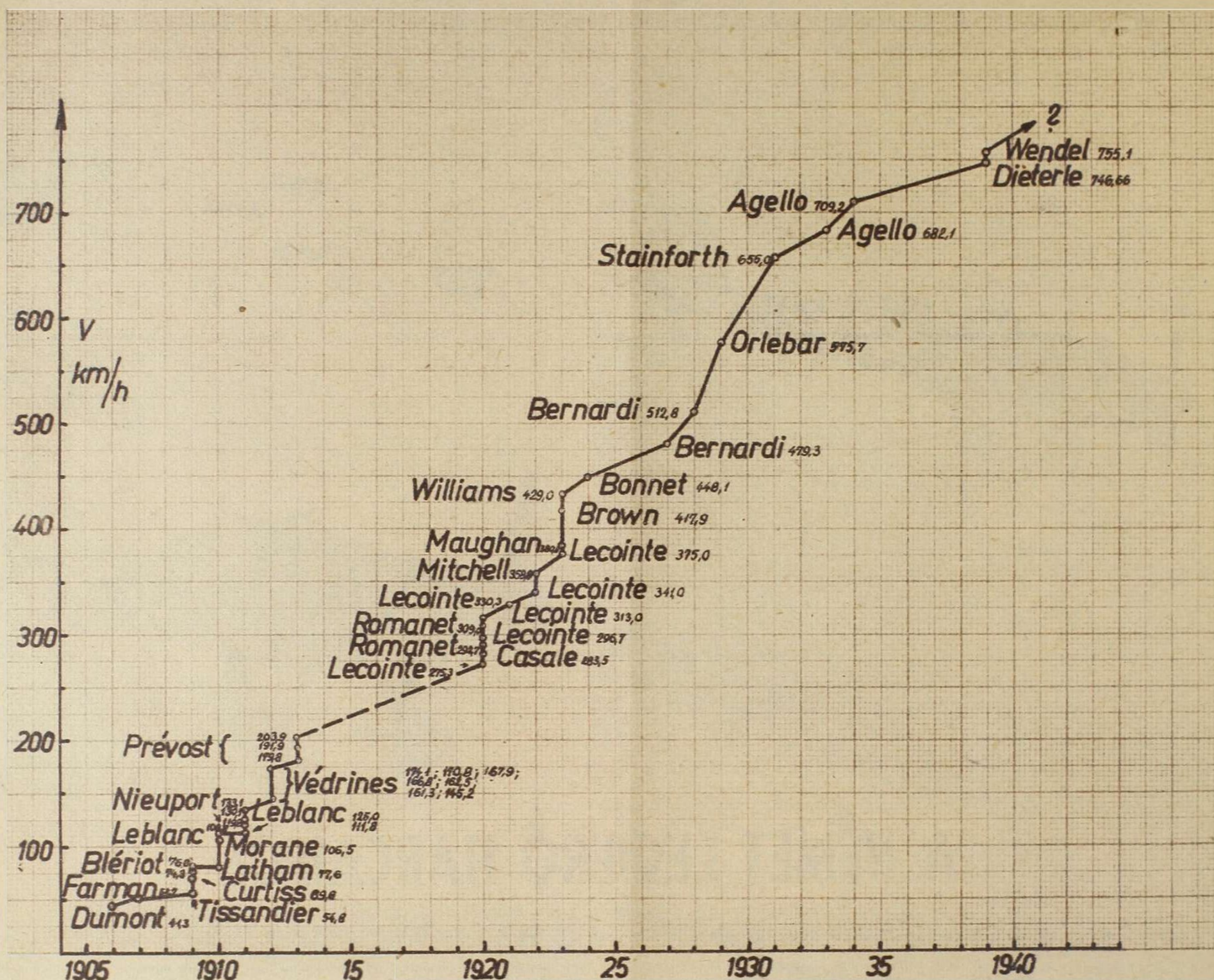
Minden időben bevetésre készek a Ju. 87. gépek



A zubók »karmestere« páncélgépkocsiból irányítja gépei harcát



Nagy a forgalom a zubó-repülőtéren



A FEJLŐDÉS ÚTJA

Repülőgépeink sebességének növekedése a világrekordok tükrében

A repülés folytonos tökéletesitéséért vívott küzdelem egyik legérdekesebb tükre a sebességi világcsúcs fejlődése. A repülőgép és a repülőmotor együttes fejlődésének fokmérője ez. Nyilvánvaló ugyanis, hogy nagyobb sebességet kapok gépemtől, ha abba erősebb motort építek be. De a motorteljesítmény mérsékelt növelésével vagy anélkül is lehetséges sebességnövelés a gép aerodinamikai jellemzőinek javításával.

Az első sebességi rekordot Santos Dumont gépével mérték, 1906-ban és ekkor 41.3 km/óra sebesség lett a világcsúcs. Mai gépeink között kevés akad, amely ezzel a sebességgel leszáll, nem pedig, hogy repülne. A gépek további fejlődése az akkori idők legnevesebb „aviatikusai"-nak tevékenységével függ össze, Farman, Nieuport, Blériot, Curtiss, Latham neve részben fennmaradt még ma is, hatalmas üzemek dolgoznak nevükkel. Kevesen tudják, hogy még a világháború előtt elérték a 200 km/óra sebességet, még hozzá nem sokkal több lóerővel, mint mai gépeink, hasonló súly- és lóerőcsoportban.

A háború okozta kényszerszünetet felváltotta a békeidők vetélkedése. Igaz ugyan, hogy ez csupán a „győztes" nemzetek osztályrésze lett, a legyőzötteket kitagadták, nekik nem nyílt alkalmuk e téren dolgozni. Következésképp

franciák és amerikaiak osztoztak a rekordokon. A háború okozta fejlődés beszédes bizonyítéka, hogy 1920-ban 313 km/óráig nőtt fel a rekord. Sadi Lecointe igyekezett minden erejével és minden lehetséges támogatással újabb rekordokat felállítani. A rekorderek között megtaláljuk a későbbi Mitchell amerikai tábornokot is, az USA légihaderejének „atyját", akit talán éppen úttörő volta miatt gáncsoltak el és csupán halála után adták meg neki a legteljesebb elégtételt. Weddell Williams neve is ismeretes, ő később a szárazföldi rekordot tartotta hosszabb ideig. Bonnet 448.1 km/órás rekordjával leáldozott a szárazföldi gépek kora.

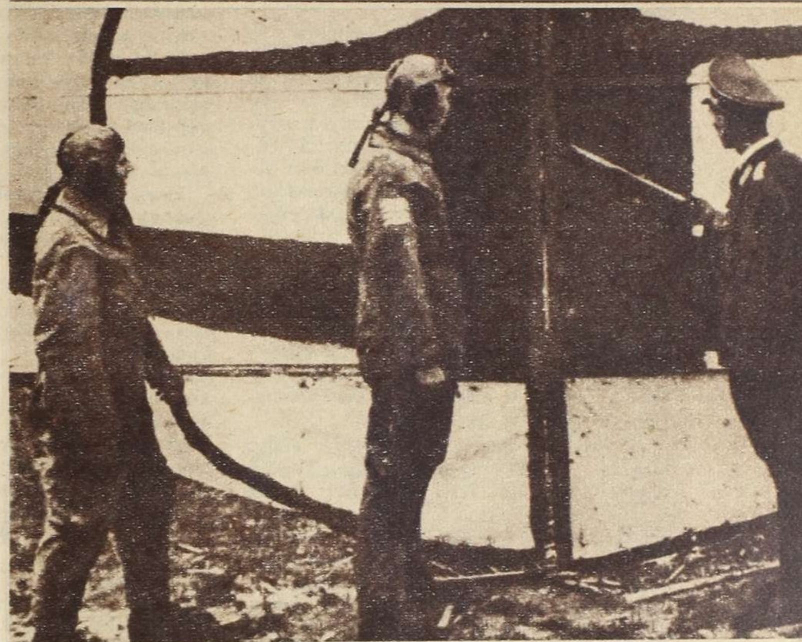
Mert mi volt a gépek fejlődésének menete? Minden lehetséges erővel igyekeztek növelni a felületi terhelést, mert a motoripar még nem szállított 6—800 lóerőnél erősebb egységeket. A felületi terhelés növelésének eredménye a leszállósebesség megnövekedése lett, vagyis a repülőterek lettek túlságosan rövidek a gépek nekifutásához mérten. Ezen egyelőre nem lehetett segíteni, mert az akkori idők 200 km/óra sebességgel is alig cammogó légi omnibuszaihoz nem kellett hosszabb repülőtér, másrészt egy megfelelő betonpályákkal rendelkező repülőtér létesítése óriási költséget igényel. A fejlődés tehát eltolódott a repülőgépek ama fajtája felé, ahol nincs szükség külön repülőtérre, mert a természet máris megfelelő tükörsima fel- és leszállófelületről gondoskodott. A vizirepülőgépek kerültek előtérbe s ebben nem kis része volt a Schneider-kupának, valamint a Blériot-díjnak. (Utóbbit még ma is aligha értük el, eredeti kiírási feltételei szerint, mert az 1000 km/óra sebességet kellene ehhez túlhaladni.) A Schneider-kupaversenyektől várhatták évente a sebességi világrekord megdöntését és valóban jópár évig olasz-angol küzdelemmé alakult át a verseny és a rekord is olasz és angol kézben váltakozott. De Bernardi kétszer egymásután állított fel rekordot Macchi vizigépével, utána a Supermarine S. 5. és 6. gépek következtek Orlebar és Stainforth vezetésével. A fejlődés nem volt egészséges, mert sokkal inkább volt a motoripar érdeme, mint a sarkantyútervezésé. Bernarditól Agellóig voltaképpen azonos formájú gép győzött, csupán a motorteljesítményt fokozták hihetetlenül. Agello gépének motorja a 709 km/óra világrekord repülésekor 3100 lóerőt teljesített. Inkább FIAT érdeme tehát a rekord, mint a Machchi gyáré. (Érdekes azonban, hogy a Supermarine és a Machchi gépből is igen jól használható és gyors vadászgépet lehetett tervezni — alapos módosításokkal, de a gyártási tapasztalatok felhasználásával!) Történt pedig ez 1934-ben, amikor az új repülőgéptervezés kezdte szárnyait bontogatni és egészségesebb irányzat kapott erőre a gyártásban. A drótakadályok eltüntek és a szabadonhordó szárny, állítható légcsavar, magassági motor, bevonható futómű és más hasonló újítások kaptak polgárjogot a repülőgépgyártásban. Megindult ismét a versenyfutás.

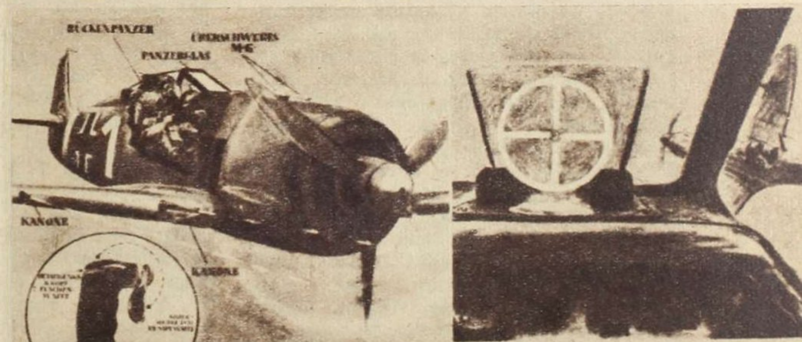
Most már más volt az út: az aerodinamika megfelelő segédeszközöket adott a mérnökök kezébe, a motorteljesítmény jobb kihasználására, a sárkány kedvezőbb elkészítésére, általában az egész gép hatásfokának növelésére. A háború kitöréséig az egyéb téren is a kötetlenség előnyeit élvező német repülőipar készült csak el gépeivel és rövid időn belül kétszer is megjavították az Agello-rekordot. Előbb a Heinkel-gép következett, majd a Messerschmitt. S a számítások szerint az új rekord legfeljebb 2300 lóerő teljesítmény árán született meg, tehát kisebb teljesítménnyel, mint elődje. Ez bizonyítja a fejlődés egészséges irányát.

A második világháborúval a békés rekordhajhászatnak vége szakadt, új, komolyabb feladatok foglalkoztatják a nemzeteket. De a sebességi világrekordok hasznát érzi a repülés. Ha ma még talán nem, de egy év mulva már bizonyára lesz olyan szolgálati gép is, amely a jelenlegi sebességi világrekord körüli rendes bevetési sebességet érhet majd el. És valószínű, hogy a nemzetek hét véka alá rejtett új konstrukciói máris jópárizben túlhaladták a 755 km/óra legnagyobb sebességet, az 1939. év büszke világrekordját. Igy a háború után ismét jelentős, ugrásszerű fejlődést várhatunk, amikor a háborús idők vívmányait végre az egész emberiség javára hasznosíthatják.


A tanteremben vászon a hadszintér! A repülőgépet az oktató filmmel vetíti a vászonra. A lövész a géppuskaállásból „tüzel" a „gépre". De csupán fénysugarakkal lövi az ellenséget s ezekből is könnyen megállapitható, hogy talált-e

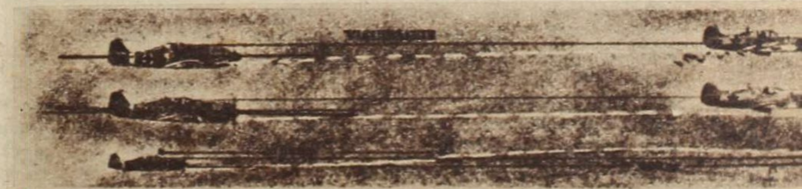
IGY OKTATJÁK A NÉMET VADÁSZREPÜLŐKET


A gyakorlótéren hatalmas célkorong áll. Az első szabadtéri éleslövészeten ismeri meg a leendő vadászrepülő a légiharc legfontosabb elemeit. Megtudja, hol vannak az ellenséges gépek legfontosabb gócpontjai, hogy tüzét hatásosan alkalmazhassa ellenük



A levegőben. A pilóta a kis páncélozott fülkében ül, balkeze a gázkaron, jobbkeze a kormánybotón. Ennek a markolatán van a fegyverzet elsütőberendezése (a géppuskákhoz és gépágyúkhoz). A fegyverek merev beépítésűek s célozni magával a géppel kell

Igy céloz a pilóta. Előtte van fénykeresztből és célzókörből áll reflexcélzó. Helyesen úgy céloz ha szeme, a fénykereszt, a kö középpontja és a cél egy egyenesen fekszenek; de ezenkívül a oldalt haladó ellenfél sebességé is figyelembe kell vennie a előretartással


A célvonal és a gép hossztengelye párhuzamosak. A fegyverek beépítése olyan, hogy a lövedékek röppályája kb. 200—400 méter távolságban metszi a célvonalat. Kisebb, ill. nagyobb távolságoknál a találat a célvonal alatt van, közbeeső távolságoknál felette

HOGYAN NEVEZIK EL A REPÜLŐGÉPEKET?

Bizonyára nem egy olvasónknak ötlött eszébe a kérdés, vajjon milyen rendszer alapján nevezik el a repülőgépeket, mi a jelentősége a tipusszámoknak és egyéb rejtélyes rövidítéseknek és miért pontosan ezt vagy azt a nevet kapta a kérdéses repülőgép. Honnan lehet megállapitani, hogy egy gép merőben új konstrukció-e, vagy csupán továbbfejlesztése egy korábbi gépnek?

A kérdés kétségkívül érdekes és eléggé tanulságos is. Mert a repülőgépek jelölésében, a típusrövidítések és számsorozatok megalkotásában is van rendszer, csupán néha nem olyan egyszerű ennek a nyitjára rájönni. A különböző nemzetek típusjelöléseinek ismeretében azonban gyakran hamarabb sikerül „agnoszkálni" a repülőgépeket.

Általában minden repülőgép jelzésében megtaláljuk a gyártó cég jelölését, gyakran a gép tervezőjének rövidítését, a gyár vagy tervező típus-sorszámát és ezenkívül nevet is kap a gép.

Ahány ország, annyi jelölés. Vegyük tehát sorra a nemzeteket és lássuk, hogyan jelzik a géptípusaikat.

A magyar gépek építésében eddig csupán a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület és az Aero Ever Kft. jutott el nagyobb sorozatok építéséig. A műegyetemiek gépeiket MSrE M és sorszám típusjelöléssel iktatják. A sorszámokban nincsenek külön tekintettel motoros és motornélküli gépekre, példa erre: M. 19. motoros túragép, M. 21. műrepülőgép, M. 22 nagyteljesítményű vitorlázó, M. 24. gyors túragép, M. 25. iskolagép. A rendszeresített magyar gépek ezenkívül nevet is kapnak. Igy a M. 25. iskolagép a Nebuló nevet kapta. a Rubik-gépek a tervező R. kezdőbetűjét és folytatólagos sorszámot viselnek. Az egyes típusszámokon belül (ezek egy-egy géptípust jelölnek) arabs számok jelzik a módosításokat. Például a R—08. b. gép a törtszárnyú Pilis, míg R—08 C az egyenes szárnyú Pilis. A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület műhelyéből alakult Emese repülőgépgyár EM. jelzéssel látja el gépeit, az EM. 29.. ezelőtt M. 29. volt. A többi magyar gép csupán névvel fut, tehát Levente, Káplár, Héjja, Honvéd, stb. Ezeknek típusszámát nem hozták nyilvánosságra.

A német gyárak gépeik jelölésében megadják a gyár nevének rövidítését, ritkábban a szerkesztő nevét vagy monogrammját, továbbá egy számot, ritkábban még egy nevet is. Heinkel régebben HE. (Heinkel—Eindecker) betükkel jelölte egyfedelűjeit, míg kétszárnyúinak HD. (Heinkel—Doppeldecker) volt a jelzése. Emlékezzünk a HD. 22. gépre. A számozás itt is 1-től kezdődött (HE. 5. mintájú gépeket még ma is használ a svéd légierő) és folytatódott He. 74-ig. He. 50-től kezdve már nem jelölték külön az egy- és kétszárnyúakat, hanem valamennyit He. monogrammal. He. 74. után csupán a He. 100. vadászgép vált ismeretessé (Udet-rekord), majd a He. 111. géppel folytatódott a sorozat. Ez most teljes, He. 112. és 113. (vadász), 114. (vízigép), 115. (torpedóvető), 116. (postagép), 117. (?) 118. (zuhanóbombázó), 119. (négymotoros bombázó). Látszólag nem illik a sorozatba a legújabb Heinkel-gép: a He. 177. Valójában azonban tudni kell, hogy a német légierő a gépek módositásait a típusszám százzal való megváltoztatásával jelzi. Igy a He. 117. a He. 77. jelzésü (valószínűleg soha meg nem épitett terv) gép első válfaja, melynek továbbfejlesztése a He. 277. Ugyanígy a He. 70. gépből is készült He. 170., He. 270.

Hasonló a helyzet Junkersnél is. Régebben csupán J. monogrammal jelezték a gép Junkers-voltát, míg a versaillesi idők alatt Svédországban épített hadigépeket külön K. jelzéssel látták el. (Általában a német gépek száma után K. = Kampfflugzeug a gép hadicélokra épített változatát jelzi). Ma már visszamenőleg is minden gépet Jura jelöltek át. A gépek sorszámot is kaptak. Ez is 1-től kezdődött (még az előző világháborúban) és folytatódott hiánytalanul 60-ig. Itt ugrás következett be és 86-nál folytatódott a sorozat és innen 90-ig egyelőre teljes is. Megépült közben a 60-as gépből a Ju. 160., amint a Ju. 52. gépből is ma már Ju. 252. és 352. is készült. Az ismertetett módosításjelzés-sorozatba illik a Ju. 88. gépből készült Ju. 188., továbbá a Ju. 90. átépítésével ma gyártott Ju. 190., Ju. 290. De nem mindig következetesek a gyárak, néha csupán betűvel jelzik a különleges alfajokat s így a Ju. 86. gépből ma Ju. 86. P. és a Ju. 90. gépből Ju. 90. S. is készül. A törzssorozatban eddig 90. a legmagasabb sorszám.

Dornier sokkal bonyolultabban járt el. Régebbi gépeinek jórésze betűjelzést kapott sorszám helyett. Igy Japánban a Do. N. jelzésű gépet használták, a szerbek a Do. Y. bombázót. Mindamellett egyszerre megjelentek a sorszámok is. Do. 14. volt az első számozott, kísérleti repülőcsónak. A Do. 17. a sorozat következő tagja és arról nevezetes, hogy lényegesen fiatalább, mint a Do. 23. bombázó, amelynek pedig nagyobb a típusszáma. (Valószínűleg a 17. alapterve előbb készült el és azt módosították tovább, mig végre megépítésre került ez a nagyszerű gép. Van Do. 18. (repülőcsónak), 19. (négymotoros bombázó), 22. (vízigép), 23. (bombázó), 24. (repülőcsónak), 26. (repülőcsónak). Ezután egyszerre megjelent a Do. 215. (valójában Do. 17. Z.) és itt folytatódott a sor a Do. 217 géppel, mely egyébként a 17. második módosításának is beillik.

Messerschmitt gépeit a gyár (régebben BFW.) egy ideig M. monogrammal jelölte, a sorszám 10-től 36-ig folytatódott és egyszerre végeszakadt, hogy Me. betűvel és 108-nál folytatódjék. A gépeket ezután részben Bf.-fel is jelölték (nem tudni, hogy ez más tervezőt, vagy egyszerűen a gyárat — BFW — jelenti), de immár négy éve kizárólag Me. jelzésűek a Me. 109. és 110. gépek. A sorozat folytatódik, 113. (világrekorder gép), 117. és 119. is létezik állítólag. Hogy azonban miért lett Me. 162. a Jaguár bombázó, az aligha érthető. A Me. 110. módositása a 210. és 410. (ismét az első, százas jegy növelésével), a 109. gépből így lett a Me. 209. A sorozatban így jutottak el a Me. 121. és 123. gépekhez és ezekből készült a Me. 321. (a Gigant siklógépváltozata) és a Me. 323. Gigant.

Hasonló a helyzet a többi német gyárnál is. Arado például kezdetben mindenféle betűvel jelölte gépeit, majd 60-nál kezdte a számozást. Ennek során folytatólagosan jutott el a 99. gépig. Néhány érdekesebb gép a sorozatból: Ar. 66. (iskola), 68. (vadász), 76. (gyakorló), 79. (túra), 80. (felderítő), 81. (vadász), 95. (vízigép), 96. (gyakorló). Csupán alfajaikban léteznek az Ar. 198. (felderítő) és 199. (vízi iskola-) gépek. Ezenkívül szerepel a 96-osból készült Ar. 196. tengeri felderítőgép. Henschel a Hs. 21. géppel kezdte a gyártást és így jutott el 29-ig. Deus ex machinaszerűen kapta azonban a Hs. 293. jelzést az új távirányítású rakétabomba, semmiféle sorozatba be nem illő számmal. Klemm a Kl. 15. géppel indult és ezt folytatta 36-ig, hogy utána már Kl. 105. géppel jelölje következő gyártmányát. Focke Wulf első gépe az A. 17. (a gyár részben az Albatros-gyár utóda, úgyhogy az előző A.-gépeket még az azóta megszűnt Albatros-cég készitette) és ezeket fejlesztette A. 43.-ig. Itt azután már Fw. jelzésű gépekkel folytatta (FW. 44. Stieglitz iskolagép) és a sorozat kiemelkedőbb tagjai a Fw. 56. (Stösser gyakorló), Fw. 58. (Weihe kétmotoros), Fw. 61. (csavarszárnyú, melyet már átvett a Focke—Achgelis-cég), Fw. 62. (felderítő). Közben készült el a 57. bombázó, az 59. és 159. vadászgépek is. Rejtélyes, hogy miért folytatódik a sorozat 187-nél (romboló), majd 189. (közelfelderítő), 190. (vadász) és 200. (Condor forgalmi gép és bombázó). Bücker alapterveit 10-nél nagyobb számmal jelzi és az alfajokat jelképező számot ehhez teszi hozzá. Igy a Bü. 13-as alaptervből készült a 131. Jungmann és 133. Jungmeister, a 18-as alaptervből a 180. Student, 181. Bestmann, 182. Kornett. Ezek mind változatok egy témára. Blohm & Voss előbb Ha., majd BV. jelzéssel és 135-től kezdődőleg számmal jelzi gépeit, itt 135. iskolagép, 137. zuhanóbombázó, 138. felderítő repülőcsónak, 139. vízirepülőgép, 140. repülőcsónak, 142. szállítógép. Alapos kihagyással következik a BV. 222. hatmotoros repülőcsónak. Gotha a gyártás újból való felvételekor 140-nél kezdte a Go. rövidítés mellett. 142. gépéből készült a 242. siklógép, ismerjük még a 145. (iskola), 146. (utazógép), 147. (csupaszárny), 149. (gyakorló), 150. (kis túragép) típusokat és szó van egy Go. 155. nehézbombázóról is.

Míg a jelzések terén Németország szántszándékkal, a katonai titkok meg-

őrzésének hathatósabbá tételére, nem követett semmiféle rendszert, addig a franciák bonyolult szabályok szerint adták meg új típusaik jellemzőit. Lássuk ezt példán is. Potez megépítette a 63. sorszámú gépet. Ennek első példánya lett a P. 630. és minden további módosítást az utolsó jegy változtatásával jelölték: P. 631., P. 633., P. 637. Gyakran hozzátették még a B (bombardier), C (chasseur) vagy R (reconnaissance) jelzést, aszerint, hogy bombázó, vadász vagy felderítő volt a gép, valamint a személyzet számát is jelezték. Így volt Potez 631. C. 2. (kétüléses vadász), P. 637. R. 3. (háromüléses felderítő), vagy Dewoitine D. 520. C. 1. (együléses vadász), Amiot 351. B 4. (négyüléses bombázó). A francia gépeknél tehát általában a gyár rövidítését és a típusszámot adták meg, ahol az alapterv sorszámát az utolsó jegy elhagyásával kapjuk meg. Mikor a francia repülőgépgyárakat „nacionalizálták", a gyárak egy része újabb terveit elölről kezdte számozni, megfelelő monogrammal.

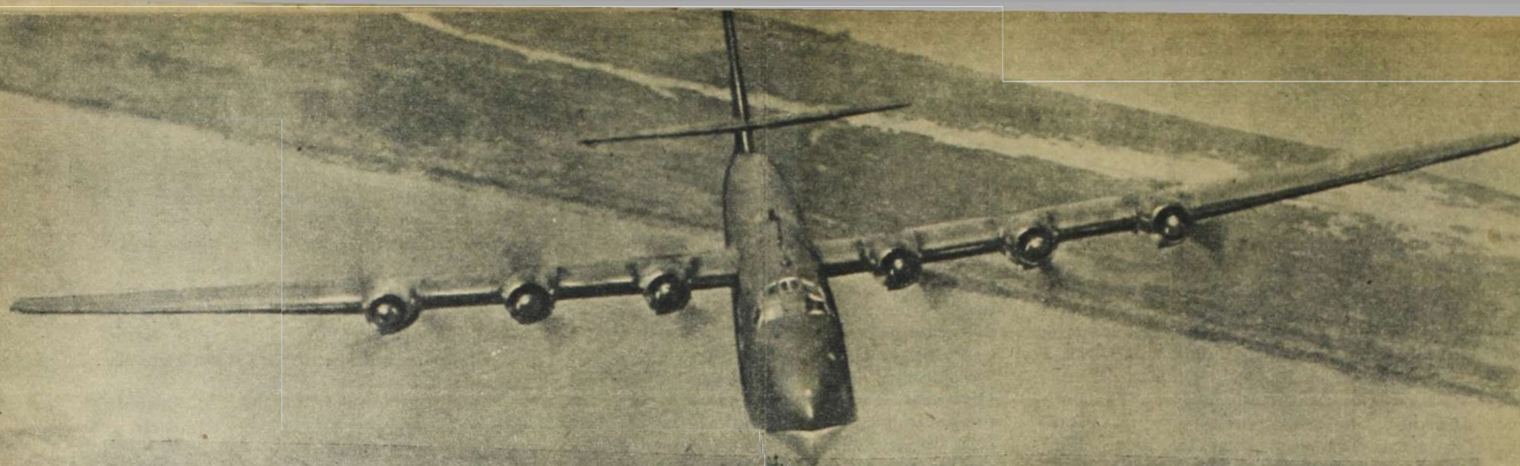
Az olasz iparban a gyár neve mellett mindig jelezték a tervezőt is. A Fiat-gépeken például a CR. és BR. típusoknál R. a tervező Rosatelli rövidítése, C és B a vadász és bombázó jelzése. Ha a gépet más tervezte, úgy más monogrammot is kapott és más sorszámot. Így a Fiat G. gépeket Gabrielli tervezte s a Fiat G. 2. nem azonos a Fiat CR. 2. géppel. A CR. sorozat 42-ig jutott el, a BR. sorozat 20-ig, a G. sorozat 15-ig és 50-ig (vadászgép). Caproni kezdetben összevissza, majd Ca. monogrammal és sorszámmal jelölte gépeit. A nagymultú üzem így eljutott a 170. sorszámig. (Ca. 135. bombázó, Ca. 165. vadász, Ca. 161. magassági rekordgép). A nagyobb százas jeggyel kezdődő Caproni-számok más üzemre vonatkoznak. Míg az előbbi számok a taliedoi törzsgyár jelzései, a 300-as számok a bergamoi gyárat jelzik (Ca. 310. Libeccio, Ca. 313., 314., stb.), a 400-asok pedig a reggio-emiliai gyárat, amely később önállóvá lett. (Ca. 405. Procellaria, Ca. 420.) A Reggiane SA. jelzéssel és 2000-en felüli számmal jelzi gépeit. (Re. 2000. = Héjja). A módosítások az utolsó számjegy megváltoztatásával jelezhetők (Re. 2001. és Re. 2005). Piaggio gépeinek sorszáma zavartalanul eljutott P. 32. gépig (bombázó), majd egyszeriben a P. 50. géppel (négymotoros bombázó) folytatódott, hogy újabb kihagyással ma a P. 108. géppel érje el a tetőfokot. Savoia Marchetti gépei a tervező Marchetti nevét is viselik, a SM. monogramm mellett sorszám van, ami folytatólagosan S. 89-ig jutott el. (S. 55. híres vizigép, Balboék repüléseiben, S. 74. négymotoros utasgép, S. 75. háromotoros utasgép, S. 79. háromotoros bombázó, S. 81. bombázó, S. 84. torpedóvető, S. 85. zuhanóbombázó, SM. 89. zuhanóbombázó). A nápolyi IMAM-gyár Romeo névvel és Ro. monogrammal hozta ki gépeit (Ro. 41. vadászgyakorlógép, Ro. 44. felderítő, Ro. 51. vadászgép), a számok 1-től 51-ig terjednek. A Cant-gépek nevében Z. a tervező Zappata mérnök jelzése. A gyár 25-ig, amíg Zappata nem dolgozott az üzemben, folytatólag számozta a gépeket, utána a vízigépeket 500-tól kezdte számozni, míg a szárazföldieket 1000-től. A vízigépek között a Z. 511. a legutolsó, a szárazföldiek között a Z. 1017. bombázó. Machchi gépeinek jelzésében ott van Castoldi mérnök monogrammja. A gépek számozásában folytatólag 77-ig jutottak, utána merész kihagyással a C. 200. vadászgép következett, ennek módosításai a C. 202. és C. 205.

Az olasz és francia gépek jelzésében egyaránt gyakran előfordul, hogy a módosításokat az eredeti típusszámhoz tett bis, ter, quater szócskákkal jelzik (latin: másodszor, harmadszor, negyedszer). Így például CR. 32. bis a Fiat CR. 32. vadászgép javított kiadása volt.

Az angol gépeknek általában nem közlik a típusszámát. Mikor egy gépet megépítenek, a gyár azonnal nevet is ad neki, még pedig lehetőleg a gyár nevének kezdőbetűjével kezdődő elnevezést. Maga a név általában a repüléssel vagy a levegővel, esetleg földrajzi nevekkel vagy történelmi nevekkel összefüggő elnevezés lehet. A Hawker-gyár például 15 éven keresztül jórészt H-betűs gépeket készített, például Hornbill (vadász), Hawfinch (vadász), Horseley (torpedóvető). Az elvtől 1933 körül kezdtek eltérni, mikor megszületett a Hawker Fury (vadász) és ennek továbbfejlesztése, a Super Fury. Hasonlókép jártak el a Hart többfeladatosnál, ennek a módosításai már nem H-betűs nevet kaptak (Audax = közelfelderítő, Demon = kétüléses vadász). E H-betűs nevek sorában békésen megfért a trójai Hector a szarvassal (Hart). A Gloster-gyár hasonló módon csupa G-betűs nevet keresett gépeinek, mint az Gamecock, Grebe, Gauntlet, Gladiator nevekből kitűnik. Természetes ezekután, hogy a Bristol-gépek lehetőleg B-betűs nevet kaptak, sőt ezt a hagyományt még most, a háborúban is sikerült megtartaniok. Sokan emlékeznek még a Bulldog-ra (vadász), ma pedig a Blenheim-re, a Beaufort-ra, a Beaufighter-re, a kevésbbé ismert Bolingbroke és Bisley-re elég a figyelmet felhívnunk. A B-kezdőbetűs angol gépek (nem amerikai eredetűek) többnyire a Bristol-gyárból kerültek ki. A Vickers-gyár a V-betűs neveket kedvelte, majd a geodetikus (Wallis-féle) építésmód rendszeresítésével a W-kezdőbetűjűeket. Néhány példa a multból: Vespa (magassági világrekorder), Venom (együléses vadász), Valentia (csapatszállító), Victoria (szállító), az újabbak sorozatában a Wellesley (távolsági világrekordgép, többfeladatos) és a Wellington (bombázó). A Bristol-gépekhez pótlólag még megjegyezhetjük, hogy ez a gyár az egyetlen az angolok között, amely a típusszámokat is használja (Bristol 138. = magassági rekorder, 143 = utasszállító, 149 = Blenheim, 160 = Bisley stb.) A Vickers—Supermarino-gyár jellemzője az S kezdőbetű. Példa erre a Spitfire, mint a gyár utolsó gyártmánya, vagy a Seagull (repülőcsónak). Stranraer és Scapa repülőcsónakok. Amióta a gyárat végleg átvette Vickers és saját kezelésben irányítja a termelést, a gyártásra kerülő sorozat is lehetőleg W-betűs nevet kapnak, mint azt a gyártáskor Seagull-ról Walrus-ra átkeresztelt gép esetében láthatjuk. Az S-betűs gépek csoportjában számos Short-gépet is találunk, így a Singapore repülőcsónakot, a Sunderland repülőcsónakot és a Stirling bombázót. Short más gépeinek C-betűs nevek jutottak, ezek főleg az Imperial Airways részére szállított vízigépek (Calcutta, Clare). A rendelő kedvéért kapta nevét az Empire repülőcsónak. Westland is a W-betűs neveket kedveli, példa erre a Whirlwind (romboló), Wapiti (többfeladatos), de éppen a kivétel — az egyetlen eddig — a Lysander közelfelderítő. Lehetőleg B-betűs neveket használ Blackburn (Botha-torpedóbombázó), de még sokkal több a S-kezdőbetűs Blackburn-gép (Seal, Shark). Emellett a madárnevek, mithológiai elnevezések egész tárával találkozunk, főleg Blackburn, Fairey, Boulton Paul-gyárak gépeinél. Ragaszkodik a Handley Page-gyár a saját kezdőbetűhöz, amint azt a Halifax, Hampden, Hereford, de a régebbi Hare, Hound stb. gépek példája is igazolja. De nem Handley—Page-gép H-betűje ellenére a Fairey Heston! Itt tehát általános receptet adni nem lehet, mindenesetre a *mai helyzetben:* H-betű többnyire Handley—Page, B-betű Bristol-gép, T-betű Hawker-gép, S-betű Supermarine—Vickers, W-betű Vickers-gép. S mi az összefüggés a többi elnevezés között? Gyakran van logikai vonalvezetés e téren is. A Hawker Hurricane (orkán) továbbfejlesztése lett a Tornado és ebből alakult a Typhoon (tájfun) — hogy mi lesz a következő szélvihar, azt nem tudjuk. Az Avro Manchester nevét a gyártelephelyéről kapta, a Lancaster részben azért, mert hangzásban hasonlított elődjére és részben mert egy híres angol uralkodóház. Ennek jeléül a további Avro-gépek újabb uralkodóház-neveket kaptak: York, Tudor. A vízirepülőgépek lehetőleg vízimadár vagy halneveket kapnak: Swordfish (kardhal), Shark (cápa), Barracuda (ausztráliai cápa), Seafire (a Spitfire tengeri változata), Seal (fóka).

Kevesebb fejtörést okoz az amerikai jelzések között való tájékozódás. Itt megadják a gép gyárának nevét és a gép feladatkörére jellemző betűt és ezen belül a hadsereg-sorszámot. Ennek semmi köze nincs a gyár saját számához. A Mitchell például a North American gyár 40. sz. terve és mivel a 25. sorszámú bombázó prototipus volt, a B—25. jelzést kapta. A Mitchell név viszont az amerikai légiharderő leghíresebb tábornokának, Billy Mitchell-nek nevét örökíti meg. Consolidated bombázója a B—24. jelzést kapta, utólag Liberatornak (felszabadító) keresztelték el. A jellemző kezdőbetűk (ezeket egyszer már ismertettük): P. = pursuit = vadász, B. = bomber = bombázó, O. = observation = felderítő, C. = cargo = szállítógép, L. = liaison = összekötőgép, PT. = primary training = iskolagép. Ezután következik a sorszám; majd a gép neve. A név megválasztásánál ugyanazok a szempontok, mint az angoloknál, legfeljebb néha logikai összefüggés is van a gép feladata és neve között: Thunderbolt = villám, vadászgép; Fortress = erőd = bombázógép; Owl = bagoly, felderítőgép; Skytrain = légivonat = szállítógép. A haditengerészet gépeinek jelzését részletesen közölte egyik korábbi számunk.

(Folytatása a 20. oldalon)



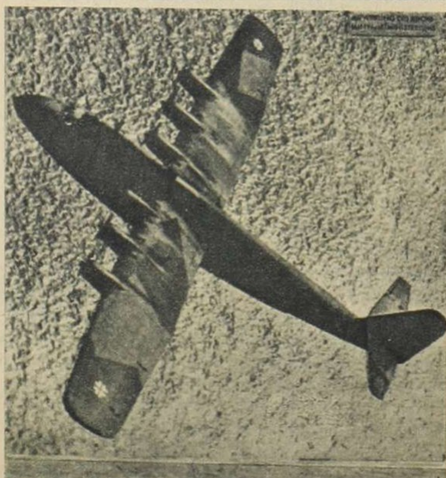
BV. 222.

Wiking az új óriás német repülőcsónak

Még 1939-ben kérte fel a Lufthansa igazgatósága a legnevesebb német vizirepülőgépkészítő gyárakat, hogy hatalmas, hatmotoros repülőcsónak elkészítő terveit nyujtsák be, különös tekintettel a tengerentúli személy- és postaforgalom nagyarányú növekedésére. A közben kitört új világháború természetesen háttérbe szorította a légiforgalom követelményeit és a fontosabb, katonai szempontok érvényesültek a hadiipari gyártás minden terén. Amerika hadbalépésével merőben lehetetlenné, de egyben szükségtelenné is vált az ilyen óriási repülőcsónakok alkalmazása polgári forgalmi célokra. Annál szívesebben vette át a rendkívüli méretü és kétségtelenül óriási hasznos terhü repülőcsónakot a német légihaderő, hogy szállítókötelékeinél alkalmazhassa.

Noha a Martin Mars repülőcsónak csaknem 25 tonnával nehezebb, mint a BV 222, az utóbbi minden kétséget kizárólag a világ legnagyobb sorozatban gyártott repülőgépe: ennél nagyobb repülősúlyú gép jelenleg egyetlen hadviselő államban sem áll sorozatgyártásban. (Mint ismeretes, a Martin Mars őspéldánya végez most próbarepüléseket, sorozatgyártásra még nem készültek fel, kétséges, hogy erre egyáltalában sor kerül-e. A Hughes—Kaiser gép és az ehhez hasonló tervek, mint pl. az Avro Tudor vagy a Bristol Brabazon ma még a rajzlapon léteznek és a prototipus elkészitése is alapos időt vesz majd igénybe.)





A gépet a hamburgi Blohm & Voss hajóépítő cég, a világ egyik legnevesebb hajóipari vállalatának repülőgépkészítő osztálya tervezte és gyártja. Ebből az üzemből került ki az aszimmetrikus BV 141. repülőgép is, amely úttörő volt a maga nemében. A hamburgi cég több leányvállalatot létesített a birodalom keleti részeiben, ahol légitámadásoktól nem zavarva folyik a gyártás. A gyár tervező és vezető főmérnöke Vogt dr., aki a német repülőgépgyártás egyik legtehetségesebb, s egyben legtevékenyebb személyisége s aki hosszabb távolkeleti tartózkodása során a japán repülőgépgyártás korszerüsítéséből vette ki alaposan a részét, s aki az első európai szemmel is modernnek mondható egyfedelü japán katonai gépeket tervezte. Az ő találmánya a BV gépekre annyira jellemző csőfőtartós szerkezet, amely egyben lehetővé teszi az üzemanyagkészletnek a főtartóban való tárolását, s ezzel az üzemanyagkészlet változása okozta súlypontvándorlás minimumra csökkentését.

A kétemeletes BV 222. nem hasonlítható a hasonló „súlycsoport"-ba tartozó Messerschmitt Giganthoz. A gép minden része a légellenállás lehető legkisebb értékre való csökkentése jegyében készült, tervezésénél tehát nem csupán az egyszerüség és nagy hasznos teher, hanem a jó sebességi teljesítmény, gazdaságosság is irányadó volt a vizirepülőgépektől megkívánt sok egyéb tulajdonság mellett. Igy a BV 222. csaknem azonos motorteljesitmény mellett jóval gyorsabb a Gigantnál, annak ellenére, hogy repülőcsónak, míg a másik gép szárazföldi.

A gép szárnyszélessége 46 méter, törzsének hosszúsága 37 méter, a csónaktest magassága 5.6 méter. A gép repülősúlya 45 tonna, amiből kb. 10 tonna hasznos teher (ez természetesen a hatástávnak megfelelő üzemanyagkészlet nagysága szerint változik). Hasznos terhe így lehetővé teszi 100 teljesen felfegyverzett katona szállítását, ezeket az alsó emeleten helyezik el. A felső emeleten vannak a gép vezetéséhez szükséges helyiségek, így a vezetőfülkék, a rádiós, navigátor stb. helyiségei, ezek mind rendkivül tágasak.

A gépek legnagyobb részébe hat darab Bramo 323 mintájú csillagmotor került. Ez a motor mintegy 1000 lóerő teljesítményével a maga nemében kontinensünkön egyedülálló. A vastag szárnyban a motorszerelők számára külön folyosó van, úgy, hogy egy-egy hajtóműegység üzemzavara esetén repülés közben is elvégezhetők a javitások. A sorozat néhány példányába a Jumo 207. nyersolajmotorok kerültek. Ezekről nem sokat tudunk, csupán annyit közöltek róluk a külföldi források, hogy mintegy 1200 lóerő teljesitményü, a Jumo 204 továbbfejlesztéséből adódó Junkersrendszerü kettősdugattyus motorok.

A szárny alakja a külső motorig téglalap, a külső szárnyvégek enyhén hegyesednek felülnézetben, a szelvények azonban itt már erősen vékonyodnak. Általában a szárny alakja a mai német gépekre jellemző forma (pl. Ju. 88., Ju. 90., S, Ju. 252. stb.), ezt természetesen elsősorban a gyártási feltételek határozzák meg. Ilyen nagyméretü gép gyártásánál pedig különösen nagy sullyal esnek latba az egyszerü gyárthatóság követelményei. A gép teljesen fémből készült. Jellemző vonása még a csaknem tíz méter magasra emelkedő vezérsík, amely egyszerü és nem osztott, s ilyen magas elrendezéssel teljesen elkerüli a felszállás folyamán felcsapódó hullámokat.

A BV 222. Wiking fegyverzete több állásban és toronyban elhelyezett önműködő fegyverekből áll. Ezek egy része MG. 17. mintájú 8 mm-es géppuska, más részük a 13 mm-es MG. 131. nehéz géppuskából, valamint a 15 és 20 mm-es MG. 151/15. és MG. 151/20. gépágyúkból áll. Ezekkel kell a hatalmas célfelületü repülőcsónakot hathatósan megvédeni.

A BV 222. gépet számos alkalommal használták a német légierők. Szerepelt a földközitengeri harcokban is, a tuniszi hadjárat alkalmával, szerepel az Atlanti-partok mentén folyó szállításokban, általában mindenütt, ahol víz mentén való nagyméretü légiszállításra szükség van. Meg nem erősített hirek szerint a Fekete-tengeren is szerepelnek ilyen repülőcsónakok.

Természetes, hogy a gépnek a háború utáni légiforgalomban is igen nagy szerep jut majd, hiszen a maga nemében egyedülálló méretü repülőcsónak a BV 222., s kiváltsága éppen az, hogy méretei ellenére sorozatban állott szolgálatban és be is vált. Az is nyilvánvaló, hogy a gép méretei elsősorban polgári légiforgalmi célokra teszik alkalmassá a gépet, katonai szempontból egyéb feladatokra nem vethető be, mint szállítórepülésekre.

A német légihaderő szükségleteinek kielégítésére a BV 222. repülőcsónakot a tervező törzsgyár irányításával annak leányüzemei gyártják.

A MOTOROS VONTATÁS TÖRTÉNETE

Vitorlázórepülőgépek indítása teljesítményrepülésre leginkább motorosvontatással történik. Kevésbbé gyakori eset, ha csörléssel vagy gumikötéllel indított vitorlázógéppel sikerül nagyobb távossági vagy magassági repülést végrehajtani. Eredményre törekvő teljesítményvitorlázógépet legtöbbször motorosvontatással indítanak. Ennek oka az, hogy a nagyerejű emelőáramlatok nem közvetlenül a föld felszíne felett találhatók, nagy magasságba pedig legkönnyebben vontatással lehet a gépet feljuttatni.

A motorosvontatásos indítás ma a legfiatalabb vitorlázórepülő előtt is magátólértetődőnek tetszik, pedig ez nem egyidős a vitorlázórepülősporttal. A vitorlázórepülés már többéves multra tekintett vissza, mikor a gondolat megszülethetett és a terv megvalósulhatott. A vitorlázórepülés talán sohasem tudott volna akkora tömegeket meghódítani és az egész világ ifjúságának nem lett volna alkalma vele megismerkedni a motorosvontatás bevezetése nélkül. Sok vitorlázó csúcsteljesítménnyel is szegényebbek lennénk. A katonai szempontból oly nagyjelentőségű és a jövő békelégiforgalmában is nagy lehetőségeket igérő csapat- és teherszállítóvitorlázás sem lenne általánosan elterjedt.

A vitorlázórepülés kezdetben kizárólag hegyes vidékhez volt kötve, ahol gumikötélindítás lehetséges volt. A vitorlázás elterjedését a motorosvontatásos-, illetőleg részben a csörlőrendszerű indításnak köszönheti, mert ezzel vált lehetővé a síkvidéken való felszállás. A hegyvidéken a vitorlázógép a lejtőmenti emelőszeleket használja ki. Nagyobb teljesítményrepülések végrehajtásához ezek a jobbára helyijellegű emelőáramlások nem alkalmasak. A vitorlázórepülés fejlődési időszakában tulajdonképpen nem is ismerték még a síkvidék felett keletkező termikeket, melyeket csak akkor tudtak kihasználni, mikor a vontatásos indítás meghonosodásával lehetővé vált a nagy magasságban való indulás.

Az első vontatásos vitorlázóstartot 1927 március 12-én hajtotta végre Fieseler — a német légihaderő kitűnő összekötőgépének, a Storch-nak tervezője —, az ismert vitorlázórepülő, Espenlaub segítségével. Ekkor még senki sem gondolta, hogy ezzel új fejezet nyílik a vitorlázórepülés történetében. A vontatásos indítás eredetileg tulajdonképpen mutatványnak készült, minden gyakorlati cél nélkül. Ebben az időben élte a német repülés katakombakorszakát és a békeszerződések által gúzsbakötve, csak sportrepülésre szorítkozott. De ez is csak szűk körben, kis méretekben volt lehetséges. Ekkor akadtak fanatikus repülők, akik feladatukul tűzték ki, hogy a tömegekben fenntartsák a repülés iránti érdeklődést és a repülés gondolatát lehetőség szerint terjesszék. Eszközül repülőbemutatókat és repülőmutatványokat választottak. A tömegek érdeklődését kellett kielégíteni és állandóan ébrentartani. Erre törekedtek minden módon és legkülönbözőbb, veszélyesnél veszélyesebb mutatványokkal szórakoztatták nézőiket. Mindig újabb és újabb érdekességet találtak ki és valóságos „légi cirkuszt" teremtettek meg. Munkájuk értéke felbecsülhetetlen volt, mert a látványosságszámbamenő repülőteljesítmények közben sok olyan tapasztalatra tettek szert és sok új repülőfogásra jöttek rá, melyek ma igen fontosak a repülés fejlődése szempontjából.

Ezekben az időkben Fieseler, Udet, Espenlaub és még sokan mások játszották a vezetőszerepet, aki ma a repülés legnagyobb neveit jelentik. Lélegzetállító, bonyolult repülőfigurákat mutattak be kezdetleges gépeiken, de a tömeg újat kívánt. Igy született meg a vitorlázógép motorosgéppel való vontatásának ötlete is.

A gondolat először általános ellenzésre talált. Elképzelhetetlennek tartotta mindenki, hogy egy vitorlázógépet egy motorosgéppel összekössenek. De Fieseler el volt szánva arra, hogy tervét minden áron keresztülviszi. Sajátmaga tervezte meg a vontatószerkezet megoldását és sajátkezűleg építette is meg. És egy este ott állt a kasseli repülőtér füvén vontatásra készen a nehézkes, világháborút járt LVG-kétfedelű.

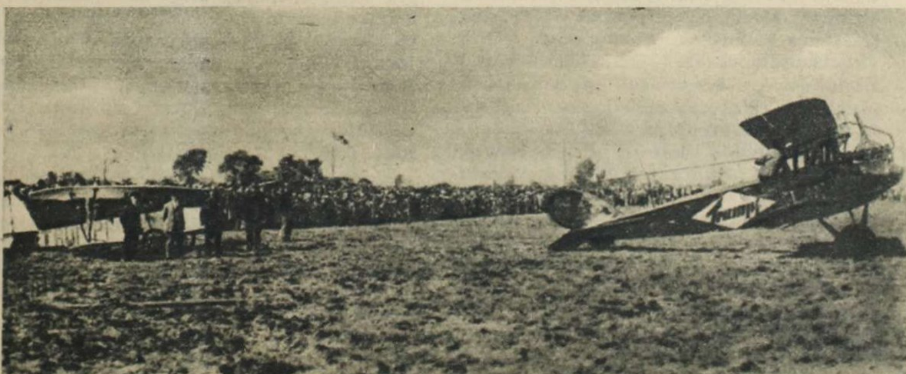
Rendkívül érdekes volt a motorosgép vontatószerkezetének megoldása. A törzs végén, valamivel a vezérsík előtt széles villa volt felszerelve, mely arra szolgált, hogy elől, a vezetőülés felett megerősített hosszú csövet irányban tartsa. A cső minden oldal felé szabadon mozoghatott, kilengését csak a villa gátolta. Egy kis darabon kinyult a vezérsík mögé is és a feladata az volt, hogy a vontatókötelet a vezetőülés felett lévő megerősítési ponthoz vezesse. A kikapcsolás a vezetőülésből történt és a cső meggátolta, hogy a visszacsapódó kötél a törzset vagy a kormányszerveket érintse. A kiszabadított kötél ekkor kicsúszott a csőből és hátrafelé leesett.

Természetesen először a vitorlázógép kapcsolt le a tervek szerint ,tehát már az első vontatásos start ugyanazon elveken épült, mint a mai: a vitorlázógép lekapcsol és körözni kezd az emelőáramlatban felfelé, miközben a motorosgép pilótája gépét lenyomva elfordul. A hátul lógó vontatókötél ledobására leszállás előtt a repülőtér felett kerül sor.

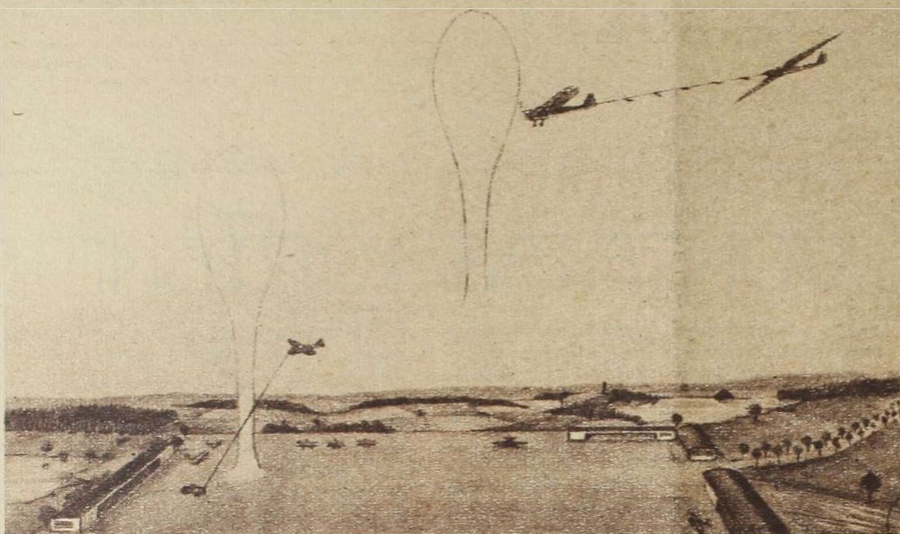
A kasseli repülőtéren mintegy száz méterrel Fieseler motorosgépe mögött feküdt egyik szárnyára dőlve a vitorlázógép, mellyel Espenlaub készült felvonatni magát. Espenlaub meglehetősen vegyes érzemekkel tekintett az elkövetkezendők elé, ami nem csodálható, hiszen olyan dologra készültek, ami teljesen új és bizonytalan kimenetelű volt. Fieseler olyan ember biztonságával készülődött, mint akinek nincs kétsége a sikerben.

És Fieselernek igaza volt! Mindketten elfoglalták helyeiket a gépek pilótaülésében és Fieseler gázt adott. A motor felbőgött, a kétfedelű gurulni kezdett, maga után húzva a vitorlázógépet is. Ez döcögve csúszott vontatója után, de a motorosgép futása gyorsult és a vitorlázó egyszerre csak elválva a földtől, lebegni kezdett! Fieseler gépe megemelte farkát és kissé nehézkesen, a szokatlan teher miatt, emelkedni akart. Még néhány méter gurulás után a kerekek is a levegőben voltak és az egész vontatmány repült!

Fieseler lassan emelkedett és fokozva sebességét, egyenes irányt tartva, a repülőtér széle felé repült. A vitorlázógép simán szállt után a kötél végén. A motorosgép elérve a repülőtér szélét, lassú fordulóba kezdett. De Espenlaub ezt nem várta meg, Miután már meggyőződött a kísérlet sikeréről, ekkora út



Fieseler és Espenlaub első vontatási kísérlete egy kasseli repülőnapon



Csörléssel csak a földfelszín feletti hőlégáramlás alsó részéig lehet a vitorlázógépet feljuttatni. Vontatással a magasabban lévő emelőáramlat kellős közepében kapcsolhat le a vitorlázó

után is, mintegy 12 méter magasságban lekapcsolt. A szerkezet jól működött és a vitorlázógép saját erejéből repült tovább. Espenlaub ráfordult a leszállóhelyre és simán földet ért. Fieseler azonnal észrevette, hogy egyedül maradt és a fordulót folytatva, nagy kört írt le a tér felett, majd pontosan a vitorlázógép mellett ő is leszállt. Ezzel megtört a jég és az első vontatást siker koronázta!

Az első kísérleti repülés után 1927 április 18-án került sor a vontatás nagy nyilvánosság előtti bemutatására, ugyancsak Kasselben. A gépek most már magasabbra merészkedtek és a vontatás minden baj nélkül ment fordulóban is. A bemutatót teljes siker koronázta! Ettől kezdve Fieselerék tervszerüen folytatták repüléseiket és tökéletesen kiismerték a vontatásos repülés minden csínját-binját. A vontatószerkezetet idővel tökéletesítették és ismereteiket másoknak is átadták.

Már ekkor felmerült Espenlaub előtt az az óriási lehetőség, ami a vitorlázógép előtt nyilik, ha nagy magasságban kapcsol le a vontatómotorosról. Észrevette, hogy a felhők magasságába felvontatott gép odafenn olyan emelő légáramlatokra talál, melyek sokkal erősebbek a földközelben lévőknél és ezek segitségével sokkal tovább maradhat levegőben. A nagy magasságban való indulás le nem becsülhető helyzeti energiát is ad a vitorlázógépnek.

A német vitorlázórepülés hamarosan ki is aknázta a vontatásban rejlő lehetőségeket. Fieselerék eljárását tökéletesítették és rövidesen valamennyi német vitorlázótelepen — de elsősorban a Rhönben — bevezették a vontatásos startot is. Motoros sportgépeket állítottak a vitorlázórepülés szolgálatába és a vitorlázórepülők élete új érdekességgel gazdagodott. Ekkor jöttek rá a vitorlázók, hogy tulajdonképpeni éltetőelemük a napsütötte föld felett keletkező, felfelé törekvő légáramlat, a termik. Igy született meg a hőlégrepülés, ami mindjárt rekordok tömegét eredményezte. Megindultak a távolsági repülések és a magasban lekapcsolt vitorlázógépek egyik termikkéményből a másikba repülve, eddig elérhetetlennek vélt távolságokat tettek meg. A magas termikkéményekben felfelé körözve, pedig meglepetésszerű magassági csúcsteljesítményeket teremtettek.

A motorosvontatás mérföldes léptekkel vitte előbbre a vitorlázórepülés ügyét és elterjedt az egész világon. Olyan teljesitmények születtek a világ minden részén, melyek vontatás nélkül nem sikerülhettek volna. Ilyen volt az Alpok átrepülése. Farner svájci vitorlázórepülő 1933-ban Zürichből Milánóba vontattatta gépét az Alpok gerincén át. Sok érdekes és jelentős szél- és időjárási megfigyelést köszönhet a vitorlázórepülés ennek a magashegyi teljesítménynek, mely vontatás nélkül nem lett volna lehetséges.

Ma különös jelentőséget nyert a vitorlázógépek motorosgéppel való vontatása a haderőknél. Mint ismeretes, a most folyó háborúban már valamennyi komoly légierővel rendelkező hadviselő állam bevezette és használja a csapat- és teherszállító vitorlázó-, illetőleg siklógépeket, melyek gyors és gazdaságos üzemükkel nagy szolgálatokat tesznek a harcoló seregeknek. A nagyteljesítményű vontatógépek képesek a célnak megfelelően épített és jelentős rakterű szállító siklógépekből két-három darabot vontatni, ami természetesen a vontatás technikájának tökéletes megoldását követeli meg. Egy-egy ilyen „légi vonat" gyorsan tud nagymennyiségű hadianyagot vagy csapatutánpótlást juttatni a legelső vonalakban fekvő repülőterekre is. Jelentősége azonban még nagyobb lesz a békében, mert a vontatott vitorlázógépnek akár az áru-, akár a személyszállítás szolgálatába állítása forradalmasíthatja az egész légiforgalmat. (?)

A vitorlázógépek motorosvontatása tehát mind sport-, mind pedig hadi- és gyakorlati szempontból felbecsülhetetlen jelentőségű és értékű. A vitorlázórepülés úttörőinek ötletéből megszületett vontatás a vitorlázórepülés történetének kiemelkedő mérföldkövévé vált.

Stirling György

Ismerjük meg a repülőgéptípusokat

Martin B—26 (Martin 179) Marauder. A RAF-nál is rendszeresített amerikai bombázó. Magasszárnyú, kétmotoros. Egyenesállású, kerekvégű trapézszárny. A szárny. alá épített, előreugró csillagmotorok gondoláinak vége a kilépőél mögé nyúlik. Enyhén V állású, magasrahelyezett, kerekvégű trapéz magassági kormány, szélestalpú süveg oldalkormánnyal. Lövedékalakú törzs, üvegezett, lépcsős orral. A szárny nagyon hátul, majdnem a törzshossz felező vonalában helyezkedik el. A kormánymű mögé kinyúló hegyes törzsvég részben üvegezett és géppuskaállást foglal magában. Üvegezett géppuskatorony az oldalkormány előtt, a törzs felső részén.

Különös jellegzetesség: lövedékalakú törzs, melynek orra majdnem fél törzshossznyira a szárny elé ugrik. Kilépőélből kinyúló motorgondolák, a kormánymű mögött a törzsvégben géppuskaállás.

Fesztávolság 19.8 m, törzshossz 17.8 méter. Egyenként 2000 lóerő teljesítményű Pratt & Whitney Double Wasp R—2800 SA4—G csillagmotorokkal legnagyobb sebessége 530 km/ó, hatótávolsága 1400 km. Legénysége 5 fő, fegyverzete 9 géppuska.

A **Martin 187 Baltimore** a Martin 167 Maryland továbbfejlesztése. A RAF-nál is rendszeresített középszárnyú kétmotoros amerikai bombázó. Enyhén V állású kerekvégű trapézszárny. A szárnybaépített csillagmotorok gondoláinak vége a belépőél mögé nyúlik. Uszonyalakú oldalkormány, magasrahelyezett széles kerekvégű trapéz magassági kormány. Oldalt lapított, előreugró törzs, hegyes, részben üvegezett lépcsős orral. A törzs alja hasas, ugyanis a szárny mögött alul lépcsősen elvékonyodik. Felső részén is lépcsős hátrafelé a törzs. A legújabb Baltimore-on ez a felső törzslépcső egy félgömbalakú, négy géppuskával felszerelt Boulton & Paul rendszerű géppuskatoronyban végződik.

Különös jellegzetesség: oldalt lapított, alul hasas, felül lépcsős törzs. Törzsközép felső részén géppuskatorony. Előre és magasrahelyezett magassági kormány.

Fesztávolság 18.7 m, törzshossz 14.8 m. 1600 lóerős Wright Cyclone GR—2600-as csillagmotorokkal, 530 km/óra legnagyobb és 450 km/óra átlagsebességgel repül. Repülősúlya 10 tonna. Bombaterhe 800 kg. Legénysége 4 fő, fegyverzete 10 géppuska.

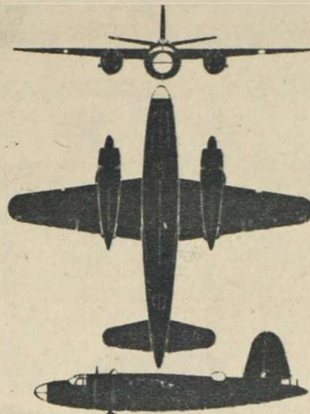
Lockheed B—34 Ventura (Lockheed Vega 37). Középszárnyú kétmotoros amerikai bombázó és távolfelderítő, melyet a RAF alakulatainál is megtalálunk. A Lockheed L 18 Lodestar katonai változata. Némi hasonlatosság van közötte és elődje, a Lockheed Hudson között.

V állású hegyes szárny, lekerekített csúcsokkal. A kilépőél vonalvezetése megtörik. Szárnybaépített, a törzshöz nagyon közel fekvő csillagmotorok. Feltűnően széles, kettőskereszt kormányművű, tojásdad oldalkormányokkal és magasrahelyezett kerekvégű trapéz vízszintes irányfelülettel. Halalakú, oldalt kissé lapított törzs, üvegezett kerek, hátrább lépcsős orral. Közvetlenül a kormánymű előtt a törzsalj üvegezett lépcsővel elkeskenyedik. Géppuskatorony a törzsközép felső végén.

Különös jellegzetesség: a hegyes szárny kilépőélének vonalvezetése megtörik. A kilépőélek törzs felőli részén bal- és jobboldalt 5—5 kiálló »fűrészfog«, mely a Fowler-rendszerű féklapberendezés tartozéka. Széles kettőskereszt kormánymű.



Lövedékalakú törzs, nagyon előreugró kerek orral, V állású magassági kormány és süvegalakú oldalkormány jellemzik Marauder-t



Martin B-26 háromnézeti rajza

Fesztávolság 20 m, törzshossz 15.6 m. Pratt & Whitney Double Wasp R—2800 S1A—4—G egyenként 2000 lóerős csillagmotorokkal, legnagyobb sebesség 445 km/ó., utazósebessége 320 km/ó. Bombaterhe 1400 kg, hatótávolsága 1750 km. Legénysége 4—5 fő, fegyverzete 8 géppuska. –

Bristol Blenheim IV. Angol bombázó és felderítőgép. A Bristol 142 forgalmi gépből kifejlesztett Blenheim I. ú. n. hosszúorrú változata. (A Blenheim I. törzsorra a motorok élvonalával egybeesik, míg a Blenheim IV.-é a motorok elé nyúlik.)

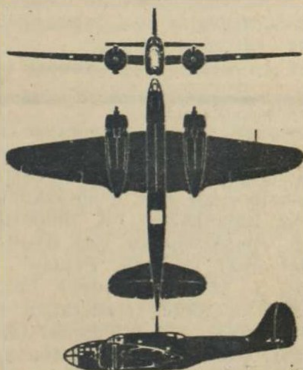
Középszárnyú, kétmotoros. Széles V állású, kerekvégű trapézszárny. Kilépőéle tőben hónaljas. Szárnybaépített csillagmotorok. Oldalkormány alakja kerekített csúcsú háromszög, magassági kormány megközelítően kerekvégű téglány. Előrtugró lépcsős, részben üvegezett törzsorr.

Különös jellegzetesség: kerekvégű hónaljas trapézszárny. Géppuskatorony a



Lockheed Ventura

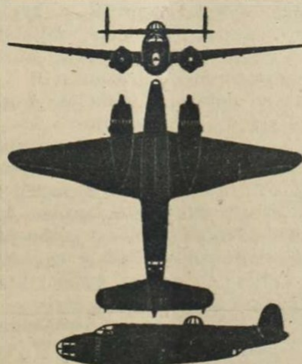
A Ventura törzsalja lépcsősen keskenyedik el, oldalkormánya széles kettőskereszt elrendezésű



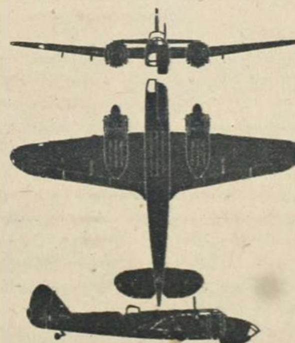
A Martin 187 háromnézeti rajza



Oldalt lapított, alul hasas, felül lépcsős a Martin 187 törzse. A motorgondolák végei a kilépőélből kinyulnak



A Lockheed Ventura háromnézeti rajza



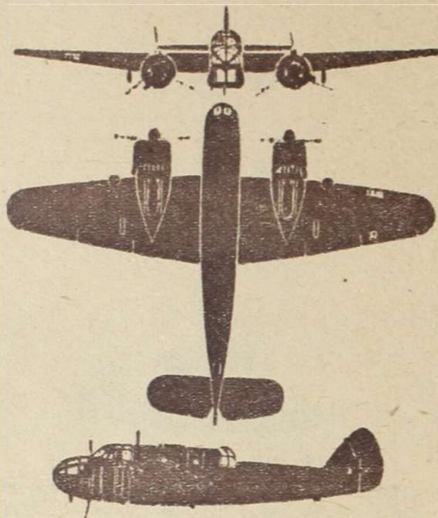
A Blenheim IV. háromnézeti rajza



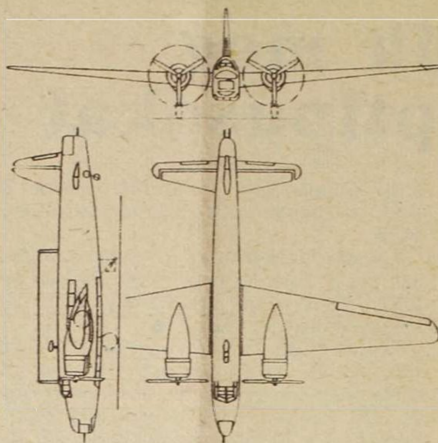
Kerekített csúcsú háromszög oldalkormány és a géppuskatorony a törzsközép felső részén jellemzik a Blenheim-et



Bristol Beaufort: előreugró kerek, lépcsős, részben üvegezett törzsorr. Kerekített csúcsú háromszögalakú oldalkormány



A Bristol Beaufort háromnézeti rajza



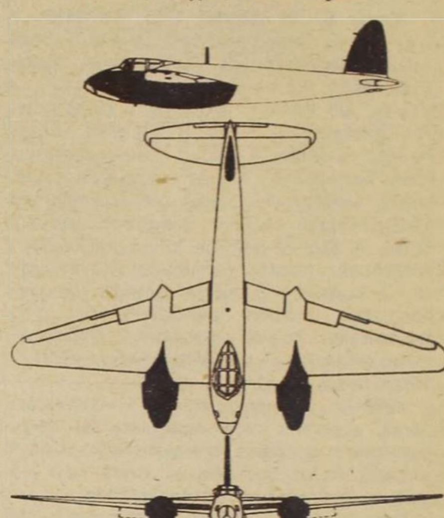
A Vickers Wellington háromnézeti rajza



Vaskos halalakú törzs, erősen előreugró lépcsős orr jellemzi a Wellington-t. Magas, süvegalakú oldalkormánya van



A De Havilland DH-98 Mosquito törzse halalakú, a vezetőfülke púposan emelkedik ki. Az oldalkormány hegyes, cukorsüvegalakú.



A Mosquito háromnézeti rajza

szárny mögött, a törzsközép felső részén.

Fesztávolság 17.5 m, törzshossz 13 m. Két Bristol Mercury VIII. 900 lóerős csillagmotorral, legnagyobb sebessége 457 km/ó., utazósebessége 350 km/ó. 450 kg bombával, hatótávolsága 1600 km. Mint távolfelderítő, bombák nélkül, pót üzemanyagtartályokkal 3100 kilométert repülhet közbenső leszállás nélkül. Legénysége 3 fő, fegyverzete 6 géppuska.

Bristol Beaufort. Angol bombázó, torpedóvető és felderítő. Középszárnyú, kétmotoros. Széles V állású, kerekvégű trapézszárny. Kilépőél tőben hónaljas. Szárny alá épített csillagmotorok. Oldalkormány alakja kerekített csúcsú háromszög, magassági kormány megközelítően téglány, kerek végekkel. Előreugró kerek, lépcsős, részben üvegezett, törzsorr. A törzsközép felső részén félgömbalakú géppuskatoronyban végződő lépcső, mely mögött a törzs szabályosan vékonyodva folytatódik.

Különös jellegzetesség: szárny és kormány alakja hasonló a Blenheimhez. Belépőélein a motoroktól jobbra, illetve balra kidudorodó olajhűtők. Felső törzslépcső a szárny mögött.

Fesztávolság 17.6 m, törzshossz 13.6 m. 1080 lóerős Bristol Hercules tolattyúszelepes csillagmotorokkal, legnagyobb sebessége 475 km/ó., átlaga 320 km/ó. Bombaterhe 700 kg, hatótávolsága 2400 km. Legénysége 4 fő, fegyverzete 4—6 géppuska.

Vickers Wellington. Angol bombázó, torpedóvető és felderítő. Középszárnyú, kétmotoros. V állású, kerekvégű csúcsos szárny. Szárnybaépített csillag- vagy sormotorok. Magas, süvegalakú oldalkormány, középrehelyezett, kerekvégű ék vízszintes irányfelülettel. Vaskos, halalakú törzs, erősen előreugró, lépcsős orral és kormánymű mögé nyúló törzsvéggel.

Különös jellegzetesség: csúcsos szárny, vaskos, halalakú törzs, tompa elején és végében géppuskatoronnyal.

Fesztávolság 26.2 m, törzshossz 18.7 m. Wellington I. Két 965 lóerős Bristol Pegasus XVIII. csillagmotorral, 425 km/ó. legnagyobb és 346 km/ó. átlagsebességgel repül. 4710 kg-nyi terheléséből 2400 kg a legnagyobb bombateher. Ez esetben repülősúlya 12.230 kg. Mint távolfelderítő hatótávolsága 5200 km. Szolgálati csúcsmagassága 8680 m földközelben 290 métert emelkedik percenként. Legénysége 5—6 fő, fegyverzete 4—6 géppuska.

Wellington II. ugyanaz, csakhogy két folyadékhűtéses szakállas sormotorral. (1065 l. e.-s Rolls Royce Merlin.)

Wellington III. 1375 lóerős Bristol Hercules tolattyúszelepes csillagmotorokkal 440 km/ó. legnagyobb sebességgel repül.

De Havilland DH 98 Mosquito. Angol gyorsbombázó és romboló. Középszárnyú, kétmotoros. V állású kerekvégű háromszögszárny, mely a motorgondolák és a törzs közt nagyobb mélységű, mint a motorgondolákon kívül. (A szárny belépőéle a motorgondolán kívül hátrább van, mint a törzs és a motorgondola között — tőben nagyobb mélységű szárny.)

A szárny alá épített sormotorok gondoláinak vége a kilépőélből kinyúlik. Előrehelyezett keskeny, hegyes cukorsüveg oldalkormány, keskeny, hegyes tojásdad, vízszintes irányfelület.

A halalakú törzs keresztmetszete kör, orra, mely a motorok élvonalával egybeesik, lehet kismértékben üvegezett is. Púposan kiemelkedő vezetőfülkeburkolat.

Különös jellegzetesség: tőben nagyobbmélységű szárny, hegyesvégű, tojásdad magassági kormány, előrehelyezett hegyes, süveg oldalkormány.

Fesztávolság 16.5 m, törzshossz 13.4 m. Rolls Royce Merlin XX folyadékhűtéses 1350 lóerős sormotorokkal, legnagyobb sebessége 600 km/óra. Legnagyobb továbbítható bombaterhe 1000 kg. Legénysége 2 fő, fegyverzete 4 merev, 20 mm űrméretű gépágyú és 4 géppuska a törzsorrban.

Sebesti László.

(Folytatás a 15. oldalról)

helypazarlás lenne tehát ezeket a gépeket mégegyszer táblázatostul ismertetni. Elég annyi, hogy itt a gépek jelzése megadja a gép feladatkörét, gyártó cégét, a típusszámot, a módosítás sorszámát és ezenkívül valami hangzatos névvel is ellátják a masinát (Pl. Avenger = bosszuló).

Marad még a japán és szovjet légtihaderő. Itt a helyzet még egyszerűbb. A gép sorszáma mindig a japán időszámítás évszámának két utolsó jegyével egyenlő. 1940-ben volt a japán császárság fennállásának 2600 éves évfordulója. Tehát ebben az évben készültek a 00-jelzésű gépek, így a zéró = vadász is. Előtte S betű jelzi a vadászgépet, K betű a zuhanóbombázót, OW vagy G betű a torpedóvetőt, OB pedig a bombázógépet. Az OB—01 gépek tehát 1941-ben, a japán császárság 2601-ik évében készültek. A név újabban itt sem marad el s adományozásában a keleti ember fantáziája érvényesül: Donryu = sárkánynyelő, Syoki = a győzelmes gép.

A szovjet gépeket kezdetben feladatkörjelző betűvel és sorszámmal jelölték. A vadászgépek I betűje az isztrebitelj szó kezdőbetűje volt, a sorszámok folytatólag következtek. A módosításokat a gép típusszámához tett újabb alosztályszámmal jelezték. Például I—15, I—151, I—153. Ugyanilyen betűk jelképezték a többi feladatkört, R betű a felderítőket, TB a Tupolev-féle bombázókat, stb. Ma már áttértek az egyéni jelölésekre és Jak. például Jakovlev mérnök rövidített neve, Lagg = Lavacskin és társai. Mig = Mikojan és társa, PE = Petljakov, PR = Petrikov, IL = Iljusin. Így készülnek a mai LAGG—5, JAK—7 és hasonló jelzések.

A hadirepülőgépek jelzése tehát teljesen különálló nómenklaturai tudomány, amelyben államonként, sőt fegyvernemenként változik a rendszer. A rendszer lényegének, kulcsának ismeretében azonban máris könnyebb az újabb gépek besorolása és ezzel a műszaki kiértékelést is nagyban támogathatjuk.

Nagy Ernő

AZ ELSŐ BUKFENC

Műrepülés 30 év előtt

Blériotnak, a La Manche-csatorna nagynevű átrepülőjének és az aviatika egyik legnagyobb előharcosának, az első világháborút megelőző esztendőkben a franciaországi Pauban repülőiskolája volt. A repülésnek ebben a hőskorszakában a ma általánosan használatos kétkormányos oktatási rendszer természetesen még ismeretlen volt. A növendéknek előzetes elméleti magyarázatok után saját bőrén kellett az önálló gépvezetés minden csinját-binját kitapasztalnia.

Ez az oktatási rendszer, amelyet azóta korszerű eszközökkel már nem egyízben próbáltak újból bevezetni és meghonosítani, elvitathatatlanul nagyobb feladat elé állította az akkori jelöltet, mint a kétkormányos rendszer növendékét, mert nem ült a háta megett az oktató, aki kellő pillanatban biztosíthatta azt a jótékony kis »belejavítást«, amely a kormányzási melléfogásoknak sokszor oly szükséges átmentőjeként szerepel. Aki visszagondol első egyedülrepülésének izgalmas perceire s önmagával szemben elég tárgyilagos tud lenni, hogy számot adjon akkori érzelmeiről, az bevallhatja magának, hogy mázsás kő esett le szívéről, mikor a szerencsésen végrehajtott első felszállás után nagyobb zökkenő nélkül érezte kerekein keresztül az anyaföld érintését...

Pedig a növendék ekkor már — tudott! Ötven-százötven kétkormányos felszálláson keresztül mégis szert tett bizonyos vezetési készségre, amely némi önbizalmat is kölcsönzött a nagy pillanatban, — de mit érezhetett a hőskor embere, mikor rendszerint teljesen labilis vagy legalább erősen fej-, illetve faroknehéz gépét, mely a legkisebb széllökésre vagy ejtő-, illetve emelőáramlásra kétségbeejtő táncot járt, egyensúlyban igyekezett tartani, anélkül, hogy a gépvezetés fortélyait illetőleg megfelelő jártassággal rendelkezett volna.

Ma már könyvtárat töltenek meg a légjárás minden kérdését taglaló szakmunkák s a gyakorlati repülőkiképzésnek olyan hatalmas oktatógárdája fáradozik tudását növendékére átplántálni, amely messze felülmúlja a repülés akkori művelőinek öt világrészen megoszló teljes létszámát is. A kezdeti idők »oktatója« azonban maga sem rendelkezett nagyobb tudással, mint napjaink egyedülrepülő növendéke s mert a gépvezetés technikájának elmélete még egyáltalán nem nyujtott segítséget, a magyarázatok bizony vajmi egyéniek és nem mindenben helytállók voltak.

Csak keveseknek adatott meg, hogy velükszületett hatodik érzékkel mingyárt kezdetben beidegezzék a repülés és a légjárás fortélyait s viszonylag kis gyakorlatukkal s természetszerűleg a mainál jóval kevesebb felszállásszámmal is, megbirkózzanak azokkal a nehézségekkel, amelyek elé őket problematikus tudásuk állította. Ezek közé tartozott ennek a kornak egy egészen kiváló, nagy tehetséggel és rendkívüli érzékkel megáldott repülője, *Pégoud* Alfonz.

Pégoud, aki 1890-ben Montferratban született, mint a gyarmati hadsereg altisztje került szolgálatának kitöltése után Blériot repülőgépgyárába, ahol mint mechanikus csakhamar kitűnt ügyességével és a repülés iránti nagy szeretetével. Belépésének évében, 1912 októberében végezte első kísérletét, de a következő év februárjában már pilótavizsgát tett. Blériot azonnal felismerte nagyszerű tehetségét s gyárának főpilótájául szerződtette.

Feltaláló és pilóta egymásra leltek. Amit Blériot szüntelen alkotásvágya szinte egyfolytában kitermelt, Pégoud éppen olyan készségesen, mint vakmerően kísérletezett ki. Előbb egy, a levegőben, a föld érintése nélkül végrehajtható leszállási módot agyalt ki, amely abban állott, hogy a gépet súlypontjában, automatikusan nyíló és záró villa segítségével magasban kifeszített kábelről siklatta alá, míg felgyorsulva kormányozhatóvá vált s »szárnyra kelhetett«, majd Pégoud túllicitálta mesterét is, mert nem elégedett meg a kábelről végzett indítás sikerével, hanem addig mesterkedett, míg sikerült az önműködőn záró villa segítségével a kábelt alulról úgy megközelítenie, hogy a villánál fogva függve maradt rajta. A kísérletnek gyakorlati haszna nem volt, de Pégoud önbizalmát határtalanul megnövelte.

Nem sokkal utóbb egy Bonnet által feltalált ejtőernyő kipróbálása következett. A merőben újszerű és nem sok sikerrel kecsegtető kísérlethez — zuhanó gép pilótájának

ejtőernyővel való megmentéséhez — egy jó öreg Anzani-motoros Blériot-gép szolgált. Az ejtőernyőt a farokkormányok előtt, a törzs felső részére erősitett burkolat alatt helyezték el. Miután Pégoud 200 méterre emelkedett, az öreg monoplánt egy erős kormánynyomással fejre állitotta. A gyorsulás következtében kinyíló ernyő valósággal kirántotta üléséből a pilótát, aki aránylag simán ért földet. Napjainkban hasonló kisérlet valószínüleg nyakát szegné a vállalkozó szellemű pilótának, de Pégoud a szerencse gyermekének bizonyult.

Ebben az időben Pégoudnak, aki a kis Blériot-géppel már bámulatos fordulókat, zuhanórepüléseket és bukófordulókat végzett, erős versenytársa akad Chevilliard személyében, aki a Farman-gyár pilótájaként, a nehézkes kétfedelükkel riogatta nézőit földközelben végrehajtott bravúrjaival. A csendes, de annál szivósabb vetélkedés mindkét franciából tudása, de főleg vakmerősége maximumát csikarta ki, aminek persze megbizóik örültek legjobban, mert a gépeikkel véghezvitt hajmeresztő mutatványok minden reklámnál nagyobb sikert biztositottak. Egy nem várt fordulat aztán Pégoud-t segítette nemcsak az elsőséghez, hanem olyan sikerhez, amely egycsapásra világhirnevet szerzett a kiváló pilótának.

Erősen széllökéses, nyugtalan áramlásokkal teljes napon szállott fel 50 lóerős Gnome-motorral ellátott egyfedelűjén, hogy néhány fordulót próbáljon az erős szélben. Egy jobbfelől kapott heves széllökés, a balfordulóba döntött gépet váratlanul a hátára fektette. Pillanatokig úgy látszott, hogy az egyensúlyát vesztett és a szárnyon keresztül csúszni kezdő gép menthetetlenül lezuhan, mikor Pégoudnak tudatos vagy talán csak ösztönszerű mozdulattal sikerült a gépet ismét alaphelyzetbe hoznia s a nem várt izgalmak után simán földet érnie.

Az eset nem hagyta nyugton. Addig kérlelte Blério-t, míg az megszerkesztette számára a 100 lóerős Gnome forgómotorral ellátott és gondosan megerősitett, zuhanókábelekkel ellátott nagyobb egyfedelüt, amellyel Pégoud azonnal munkához látott, hogy régi feltevésének, a hátonrepülésnek lehetőségét igazolja. Korát jellemző gondtalansággal minden kisérletét 500 méteren alul végezte, bár a biztonsági magával vitt ejtőernyőjének nyilása csak 100—150 méter esés után volt várható.

Szeptember 1-én annyira kezében volt már a gép, hogy próbához foghatott. Háromszáz méter magasságban előrenyomta a magassági kormányt, míg a gép teljesen fejreállott. Ekkor a magassági kormány továbbnyomásával addig kényszeritette gépét külső körön való haladásra, míg az megközelitőleg hátára került. Itt kormánybotját alaphelyzetbe vette, miáltal a gép hátonhelyzetben maradva, enyhe siklási szög alatt haladt tovább. Félpercet meghaladó hátonrepülés után a Gnome köpködni kezdett, mire kénytelen volt meghúzni a magassági kormányt, amely egy nyujtott S alakú ivelés után a gépet ismét alaphelyzetébe hozta vissza.

A tulajdonképpen fél előrelooping alatt vállhevedere kilazult s az ülésből való kiemelkedése is zavarólag hatott a kisérlet végrehajtásánál. De a tapasztaltak figyelembevételével pár nappal később Juvissyben, előkelő szakközönség előtt eszközölt bemutatása már az új csodának viharos sikerét hozta a vakmerő pilótának. Ezúttal csak a zuhanórepülés alatt szerzett sebességét használta fel mutatványa végrehajtására, melynek során a hátonrepülést már leállitott, illetve rövidrezárt motorral hajtotta végre, ami azt eredményezte, hogy hátonrepülése ugyancsak 25 mp ideig tartott, viszont a gép felvétele sem a gép, sem a pilóta számára nem jelentett túlzott igénybevételt.

Most már szabad volt az út a teljes átforduláshoz, amit az angolok looping the loop-nak neveztek el. Előbb azonban negyven (40!) méter átmérőjü körökkel, elengedett kormányokkal való egyenes, sőt később fordulórepülésekkel keltett szorongást nézőiben, hogy oldalirányú lecsusztatással hozza gépét a földre. Mikor aztán úgy összenőtt már gépével, hogy szárnyvéggel 2 méter földfeletti magasságban rajzolt nyolcasokat a pilonok körül, elérkezettnek látta az időt terve végrehajtására.

Ezer méter magasra ment fel s miután meggyőződött, hogy minden rendben van, a Gnome rövidrezárásával meredek siklásba kezdett. Százhúsz kilométer sebesség mellett most nem előre, hanem hanyatt kezdte a bukfencet. Hatalmas ívben szökött a gép az égnek, de a magassági kormány meghúzása túlzott volt, a gép a felfeléívelésnél torlasztott s sebességvesztetten oldalt kifordulva, lehanyatlott. Ujrakezdésnél, most már 1200 méteren meredekebb siklásba kezdett s csaknem 150 kilométerig gyorsitotta fel a gépet, mielőtt meghúzta volna. Most már szépen emelkedett fel s egyenletes íven feküdt hátára, — ebben a helyzetben Pegoud lezárta a motort. A gép folytatva pályáját, előbb fejre, majd onnan simán alaphelyzetbe került. A jég megtört, — az első bukfenc megszületett!

Másnap már alacsonyabbra jött s két összefüggő, majd pár nappal később kétszer két bukfencet vetett. Barátkozott a szokatlan helyzettel és tapaszalatokat szerzett az egyenesben való megmaradás módozatait illetőleg. Egyelőre még minden bukfence derékszögű elhajlást eredményezett, amelyet aztán már csak a hátonhelyzetből való felvételkor korrigálhatott. Ez egy kicsit lerontotta a mutatvány szépségét. Csakhamar rájött azonban, hogy a motor forgatónyomatéka viszi el irányából s hogy ezt az oldalkormánnyal ellensúlyozni tudja. Most már aztán ment a bukfenc, mint a karikacsapás. S egy alkalommal 1000 méter magasságból nyolc bukfenccel közelitette meg a földet olyannyira, hogy az utolsó felvételnél felporzott a talaj a légcsavar szelében... Kis hija volt!

Aki egyszer belekóstolt a gyönyörüségbe, nem ismer többé mértéket és határt. Anélkül, hogy bárki az életében még csak elméletileg is megmagyarázta volna, mit, hogyan kell tennie, lassan rájött a ma ismeretes műrepülőfigurák legtöbbjére. Csakhamar ment a szárnyon való átfordulás, az orsó is, előbb jobbra, aztán balra, végül hurokalakban váltogatva repülte végig a hangárok sorát. A ma ismeretes vezetett orsó lényegéről nem tudhatott, — a hossztengely körüli átfordulásait a gyorsorsó ütemével mégis átmenettel, sebességének helyes megőrzésével és motorának mesteri szabályozásával hajtotta végre. Fokozatosan egyre több finomságot vitt munkájába, hogy végre olyan tökélyre tegyen szert, aminőhöz hasonlót csak korunk nagy légiakrobatái produkálnak.

Az orsót követte az akkor pirouette-nek nevezett amerikai forduló, majd a lelibegés (leave blad), az »F vol«, azaz bukómerülés s mindezek összetételéből az a mesteri programm, amellyel valósággal lázbahozta az egész aviatikus világot. Ekkor már honfitársai, Prévost, Brindejonc de Moulinais, Gilbert s elsősorban Chevilliard mutogatták szerte Európában a műrepülés szépségeit, de Pégoud fölényes tudása, istenáldotta tehetségének mindenkit elkápráztató megnyilatkozása utólérhetetlen első helyet biztositott a nagyszerű úttörőnek, kiben a tudás párosulva a vakmerőségig menő bátorsággal, az aviatikát nemcsak a műrepülés szépségeivel, de a gépek stabilitásába és feltétlen uralhatásába vetett hitével gyarapította s szilárditotta meg a pilóták önbizalmát.

Harminc év távlatában érdemes volt egy pillantást vetnünk a multba, hogy megállhassunk a repülés egyik legjelentősebb mozzanatának bölcsőjénél. Ma minden kezdő pilótajelölt műrepüléssel érik vizsgájához, — de az úttörők még ladikkal keltek át az óceánon.

Valóban, — semmi sem új a nap alatt!... **vitéz Hefty**

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

LÉGÜGYI POLITIKA, SZERVEZÉS

Japánban a repülőgépgyártás ügyeit ezentúl nem a hadügyminisztérium, hanem a hadfelszerelésügyi minisztérium irányítja. A minisztériumban tizenhárom osztály foglalkozik a repülőipar szervezésével, amelynek élén Endo tábornok áll.

*

Paraguayba amerikai katonai repülőbizottság érkezik. A bizottság megbizatása négy évre szól.

*

MŰSZAKI ÉS VEGYES HIREK

Az orosz repülőgépek részére újfajta lövésbiztos üveget készitenek. Az új anyag nem három rétegből áll, mint a régi triplex-üveg, hanem homogén. Súlya a triplex-üveg súlyának csak a fele, ellenben ennek ellenére éppoly lövésbiztos és találat esetén is átlátszó marad, — írja a német IDL.

Japán repülőgéptermelése 1943-ban az előző évi eredményekhez viszonyítva megkétszereződött — mondta Tozso miniszterelnök.

*

A Napier brit motorgyar egyik állami tőkével létesített árnyék-gyárában, ahol a Napier »Sabre«-motorokat gyártják, a munkások 70%-a nő.

*

Kanadában is megkezdődött a műgumi-termelés.

Szóba került, hogy az amerikai repülőgépek géppuskatornyait műanyagból készítik. Ezáltal 32% súlymegtakarítást tudnának elérni.

*

A mexikói Poza Ricában évi 50.000 t kapacitású repülőbenzin-gyárat állítanak fel, ahol nagyteljesítményű hajtóanyagot fognak előállítani. A gyárat, amerikai tervek szerint, amerikai anyagból építik fel.

*

Csunking-Kinában 400 munkással vitorlázó repülőgépgyár létesült.

*

A Brewster amerikai repülőgépgyár ellen megindított vizsgálat szerint a gyárban csalás, szabotázs és más hasonló bűncselekmények történtek. A gyár vezetőségét leváltották.

*

Ford river rougei és willow runi repülőgép gyárában, továbbá a Chrysler automobilkonszern egyik üzemében januárban részleges sztrájk volt. Ha a sztrájkmozgalmak nem szűnnek meg, Roosevelt kilátásbahelyezte a kötelező munkaszolgálat bevezetését.

*

A C 3603 mintájú svájci többfeladatos repülőgép, amelyet a thuni állami repülőgépgyárban állítanak elő, vadász, közelfelderítő és bombázó feladatok megoldására alkalmas.

*

Néhány új amerikai bombázó gépről olvassuk az alábbi adatokat az »Interavia«-ban. A négymotoros Boeing B—29, mely a repülőerődöket fogja kiegészíteni, repülősúlya: 35.000 kg. 1600 km-re 7500—8000 kg bombát, 4800 km-re pedig 2700 kg bombát visz. Utazósebessége 7600 m-en mintegy 400 km/ó.

A Boeing B—40 a repülőerőd erősebb fegyverzetű kivitele, amelyet kísérő rombolónak használnak nagyobb bombázókötelékek védelmére.

*

LÉGIKÖZLEKEDÉS

A Svenska Aero Transport A. B. repülőgépállománya 3 Douglas DC—4 mintájú 21 üléses gépből, 5 Junkers Ju—52. 15 üléses gépből, 1 Fokker FXII mintájú 14 üléses gépből áll.

Svédország megegyezett az Egyesült Államokkal, hogy ezentúl a Svédországban leszállt »Liberátor«-okat és »Repülőerőd«-öket is beállítják a légiforgalomba.

*

Svédország a háború után az európai államok felé irányuló légiforgalmát ki akarja bővíteni. A stockholm—párisi vonalat Madridig, illetve Lisszabonig zürichi vonalat Marseilleig. A stockholmi akarja meghosszabbitani. A stockholm—berlini viszonylatot Münchenen és Velencén át Rómáig, továbbá Bécsen és Budapesten át Bukarestig. A Stockholm-Göteborg—London viszonylatban 40 személyes repülőgépek beállitását tervezik. Uj vonalakat terveznek Stockholm és Varsó között Danzigon át, továbbá Oslón és Stavangeren át Skócia felé. Belföldi viszonylatban Stockholm és Lulea között terveznek új légi vonalat.

*

Kanada és Anglia között a rendszeres légiforgalmat egyrészt a Trans Canada Air Lines tartja fenn négymotoros Avro Lancaster-mintájú forgalmi géppé átalakitott távolsági bombázókkal, másrészt pedig a kanadai légierők ugyancsak személyszállításra berendezett, négymotoros repülőerődökkel.

*

Londonban székelő lengyel emigráns kormány kereskedelemügyi és iparügyi minisztériumában megalakult a légforgalmi szakosztály.

Németh Pál vezérkari alezredest a Kormányzó Úr Őfőméltósága a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjével tüntette ki a hadi szalagon, a kardok egyidejű adományozása mellett.

*

A repülő hősi halált halt vitéz Vasváry József főhadnagy emlékére özvegye emlékserleget alapított. Az örökös vándordíj alapítólevele a többi között a következőket tartalmazza:

»Vitéz Vasváry József m. kir. honvéd repülőfőhadnagy légiharcban, ellenséges terület felett repülő hősi halált halt. Sírja ellenséges területen fekszik. Fölötte nem ékeskedik sírkő és szeretett emléke csak a lelkekben él tovább. Emlékének őrzésére hivatott az ő nevét viselő emlékserleg is.

Az emlékserleg védője ez odaítélést megelőző évben legszebb repülőteljesítményt felmutatott repülőtiszt, akinek azt a m. kir. honvéd légierő mindenkori parancsnoka fontossági sorrendben az alábbi szempontok mérlegelése alapján egyévi időtartamra ítéli oda.

1. Kimagasló háborús teljesítmény.
2. Válságos repülőhelyzetekben tanusított önfeláldozó magatartás vagy kimagasló bajtársi cselekmény.
3. Kimagasló repülőteljesítmény a magyar repülés fejlesztésének érdekében.

Az emlékserleg ünnepélyes átadásának időpontja minden év augusztus 3-a. Ugyanaz a tiszt többször is lehet a serleg védője. Az emlékserleggel jutalmazott tiszt nevét a légierők parancsnoka a serleg talapzatában megörökíti.

Kérem a Mindenhatót — írja az alapítólevél —, hogy a »Vitéz Vasváry József emlékserleg« a magyar repülés szent ügyét szolgálva, a repülés hőseinek állítson örök emléket.

Vitéz Vasváry Józsefné«

Hisszük, hogy vitéz Vasváry főhadnagy emléke nemcsak a serlegben, hanem a magyar repülők szívében is tovább él és őket az adományozó nemes gesztusához méltó tettekre serkenti. A hitvesi szeretet e megható megnyilvánulása minden sírkőnél szebb emléket állít a hős magyar repülőnek.

Amióta az amerikai ejtőernyős vadászok nem szétvetett, hanem zárt lábakkal ugornak le a repülőgépről, azóta a bokatörések száma 1.5%-ról 1%-ra csökkent. Három és fél év alatt 250.000 ejtőernyőugrás közül 9 esetben történt halálos baleset.

*

A ledobható benzintartályokat az angolszász légierők arra a célra is felhasználják, hogy a nehezen megközelíthető területen harcoló csapatok részére repülőgépről élelmiszert és gyógyszereket juttassanak el.

*

Műgumiból készült domború térképeket állítanak elő a repülők részére Amerikában — amint a német DL írja. Előállításuk aluminiumformákban vulkanizálás útján történik.

*

A REPÜLŐIPAR ELSŐ HONVÉDELMI KERESZTJE

Nemzeti lobogódíszt öltött szereldéjében ünnepelte az Aero Ever repülőgépgyár egyik legrégibb érdemes segédmunkásának, Szabó Józsefnek, elöljárói részéről megnyilvánult méltánylását, mely abban a kitüntetésben nyilvánult meg, amelyet a honvédelmi miniszter előterjesztésére, a honvédelem érdekében kiváló buzgalommal sok éven át kifejtett munkássága elismeréseként a Kormányzó Úr Őfőméltósága adományozott a kitüntetettnek.

A repülőiparban elsőízben adományozott Polgári Honvédelmi Bronz Érdemkereszt átadása ünnepélyes keretek közt történt. A nemzeti ünnep alkalmából őszinte szívvel és bensőséges érzéssel egybegyült munkásság és a tisztviselői kar félkörben állott fel a rögtönzött pódium előtt, amelyen a honvédelmi miniszter képviseletében Horváth Zoltán alezredes fogadta a gyárvezetőség nevében megjelent Bereczky László cégvezető jelentését, aki, mint az ünnepség rendezője, a gyárvezetőség üdvözlését tolmácsolta. Horváth Zoltán alezredes hazafias érzéstől áthatott, magasszárnyalású beszéde a hallgatóság körében osztatlan lelkesedést keltett. Mélyenszántó gondolatfűzéssel fejtegette a belső front munkásainak rendkívül fontos szerepét a közös nagy cél elérése érdekében, majd a kitüntetettet aposztrofálta és példaként állította az egybegyültek elé.

Szabó József katonás jelentkezése s a kitüntetés átvételével mondott és keresetlenségükben is megkapó válaszszavai igen jó benyomást keltettek a megjelentek soraiban, akik lelkesen tapsolták Lothrigel Attila, a tisztikar közszeretetben álló Benjaminja kitűnő előadó készségének s az elhangzott Végvári-vers szépségének.

Befejezésül Bereczky László köszöntötte az ünnepeltet és elismerését fejezte ki Rubik Ernő neveltjének, akit társai is elhalmoztak szerencsekívánatokkal.

A szép ünnepség a Himnusz akkordjaival ért véget.

A Magyar Szárnyak örömmel csatlakozik az ünneplőkhöz s kívánjuk, hogy a nagyszerűen dolgozó gyár minél több munkása részesüljön a közeljövőben hasonló, jól megérdemelt elismerésben.

A MPSC-sportrepülők 1943. évi munkája

A Magyar Pamutipari Sport Club havi értesítőjében Haraszthy József szakosztályvezető tekint vissza a sikerekben és eredményekben gazdag 1943-as esztendő elmultával az MPSC sportrepülő szakosztály előbbi éveire. A beszámoló hat példás, munkában eltöltött évről ad képet és a gazdag tapasztalatok felhasználásával jelöli ki a jövő útját, a szakosztály továbbfejlesztésének terveit.

Az MPSC sportrepülő szakosztálya 1938 elején alakult meg 30 taggal. Az első repülési nap 1938 szeptemberében volt. A gépállomány a megalakuláskor: 3 Tücsök és 1 Vöcsök. Az első év mérlege: 12 üzemnap 417 felszállással és 14 óra 3 perc 38 mp összerepülési idővel.

Az 1939 évben a sportrepülőszakosztály megszerezte a vállalat részéről kiírt Scitovszky vándordíjat, mint az ez évben legjobb eredményt felmutató vállalati sportszakosztály. Ebben az esztendőben a taglétszám 48 fő volt. Üzemnapok száma 77, felszállások száma 1664, repült idő 42 óra 16 perc 53 mp. Elért eredmények: 32 A-vizsga, 17 B-vizsga, 10 C-vizsga. A gépállomány 1939-ben egy Vöcsök-típusú géppel szaporodott.

A szakosztály létszáma 1940-ben már 60 főből állott. 45 napon volt üzem 798 felszállással. Repülési idő: 101 óra 31 perc 35 mp. 11 A-vizsgát, 10 B-vizsgát, 8 C-vizsgát és 2 D-vizsgát (ezüst teljesítményjelvényt) szereztek ebben az évben az MPSC repülői. Egy Pilis-vitorlázóval szaporodott a gépállomány.

1941-ben átszervezték a repülőszakosztályt és ennek hatásaként friss erővel indult meg az élet a telepen. A taglétszám 60 volt. Összesen 61 óra 37 perc 38 mp időt repültek 55 üzemnap folyamán, 902 felszállással. A letett vizsgák száma: 9 A, 5 B, és 3 C volt. Volt egy 5 órán felüli teljesítményrepülés is.

A taglétszám — a katonai behívások ellenére — 1942 évben még emelkedett. Az esztendő mérlege: 62 repülési nap, 1319 felszállás, 66 óra 55 perc 59 mp összrepülési idő. A szakosztály tagjai 8 A vizsgajelvényt, 5 B vizsgajelvényt és 4 C vizsgajelvényt szereztek. Két ötórán felüli repülés is sikerült.

1943-ban 67 üzemnapja volt a szakosztálynak a hármashatárhegyi-telepen és az érdi motoros repülőtéren. A felszállások száma 1187 volt, 206 óra 41 perc 41 mp összidővel. Eredmények: 10 A-vizsga, 3 B-vizsga, 7 C-vizsga. Hat 5 órán felüli teljesítményrepülést hajtottak végre és két 1000 méteren felüli magassági teljesítményrepülést végeztek az elmult évben az MPSC repülői. Egy ezüstkoszorús teljesítményjelvény is született a nyár folyamán.

A szakosztály kéthetes repülőtábort tartott a nyáron a Hármashatárhegyen, augusztusban pedig a C-vizsgás repülők nyolcnapos motoros vontatási táborral vettek részt az érdi repülőtéren, ahol megszerezték a motoros vontatási szakszolgálati engedélyeket.

Az elmult hat esztendő alatt — az 1938—1943 évben — elért eredmények összesítve egy sikerekben különösen gazdag szakosztályi-mult képét mutatják. Összesen 318 üzemnapon voltak az MPSC repülő levegőben és 6287 felszállással 493 óra 11 perc 28 mp időt repültek. 70 A-vizsgát, 40 B-vizsgát és 32 C-vizsgát tettek le sikerrel. 3 ezüst teljesítményjelvényt szereztek. 11 öt órán felüli, 4 magassági és 2 távolsági teljesítményrepülés öregbíti a szakosztály dicsőségét.

A felsorolt eredmények önmagukért beszélnek és világosan mutatják, hogy az MPSC sportrepülői derekasan kivették részüket a munkából a különböző hátráltató körülmények (háborús letiltások, bevonulások, géphiány, időjárási viszonyok, élelmezési és ruházati nehézségek) ellenére. Az 1943 év különösen jól sikerült. A hat esztendő alatt elért összesített repülési időnek mintegy 40%-a esik az elmult évre.

A szakosztály továbbfejlesztését és a munka fokozását elsősorban a géppark szaporításával kívánja a szakosztály vezetősége biztosítani. Ez évben egy újabb Pilis mintájú vitorlázógépet szereztek be és a háború utánra még egy nagyteljesítményű gép megvétele van előirányozva. A szakosztály ígéretet kapott a vállalat igazgatóságától, hogy a gépállomány fejlesztésében segítségére lesz.

A fejlődés főfeltételében, a repülnivágyó ifjúságban nincs hiány és a nevelés munkájára megfelelő számú oktató is áll a szakosztály rendelkezésére. A szakosztály vezetősége — a vállalat áldozatkész és megértő segítségével — mindent megtesz, amit a sportrepülés érdekében megtehet és szeme előtt a repülés nemzetnevelő és katonai előképző hatásának fontossága lebeg. A sportrepülés és így a vitorlázórepülés nemcsak sport, hanem hazafias kötelesség is, kötelesség, mely vonatkozik minden repülésre alkalmas magyar ifjúra, mert ma minél több, jól kiképzett repülőre van szüksége a hazának.

Uj svéd gyakorlóvitorlázógép

A svéd repülőipar igyekszik teljesen önellátásra berendezkedni. A közelmultban kezdték meg az első svéd tervezésű bombázógép sorozatgyártását, több más gép, főleg licenciák honi gyártása teljes erővel folyik. A svéd véderőtörvény 1947-re kívánja elérni a teljes repülőgépipari önellátást, egyben a legnagyobb teljesítményt.

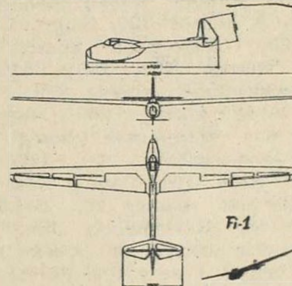
A haderőnkívüli előképzésben a vitorlázás is egyre jobban szóhoz jut és így a svéd üzemek motornélküli gépek gyártását is előirányozták. Néhány német licenciát is megvásároltak, míg eredeti svéd tervezésű gép csupán kevés van. Ezek közé tartozik Tord Lidmalm mérnök Fi—1 jelzésű, érdekes és eredeti megoldású gyakorló vitorlázógépe. Az eredeti szélcsatornakísérleteket 1941-ben végezték a stockholmi müegyetemen, ekkor még a szárnyközéprész téglányalakú volt, a szárny külső része elliptikus és a profil végig Göttingen 535. A kiértékelések nyomán majd a gyártási követelmények figyelembevételével egészen megmásították a terveket, a szárny trapézalakú lett és a szárnyszelvény is megváltozott: tőben a Gö 549 profilt alkalmazták és ez fokozatosan ment át Gö 676 profilba. (Utóbbi kifejezetten sebességi profivitorlázógépre.)

Az irányfelületeket egyetlen héjszerkezetű rétegeslemezcső tartja, ennek borítása 1.5 mm-es lemez, keresztmetszete kör. Előnye, hogy a surlódó ellenállásfelülete kicsinyre csökkenti, ezenkívül gyártási és karbantartási szempontból is kedvező.

A futómü egyetlen kereke a súlypontban van, túlméretezett rugózással. A szárny egyfőtartós, egyébként konvencionális felépítésü, torziós orral. Négy csapszeg erősíti a törzset a szárnyhoz. Az iránymüvet két csapszeg köti a tartócsőhöz, az iránymü szelvény szimmetrikus, 9 százalék vastagságú.

Göppingen-rendszerű zuhanóféket építettek a szárnyra. Maga a gép korlátlanul műrepülhető, az 5. szilárdsági csoportba tartozik, 12-szeres biztos törési terhelési többszörössel.

A számított teljesítmények szerint a siklószám 1:23 lett volna 66 km/óra sebességnél s a legjobb merülősebesség 0.72 m/sec 55 km/óra sebességnél. Valójában a siklószám 1:24 lett, tehát a számítottnál jobb. A gép repülőtulajdonságai minden szempontból kitűnőek.



Főbb adatai: szárnyszélesség 14 m, szárnyfelület 14.25 m², karcsúság 1:13.75, hosszúság 6.4 m, az üres súly 165 kg, a repülősúly 250 kg. A felületi terhelés 17.5 kg/m².

A Fi—1 jól átgondolt, kitünő teljesítményü konstrukció, mely a svéd vitorlázógéptípusok sorában nagy hiányt pótol.

ő.

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap javára — 1944. év január és február hóban — megküldött adományokat a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az alábbiakban köszönettel nyugtázza.

Vencsellő község 50, Kisdobra község 30, Battyán község 50, Nagykovácsi közég 10, Bakonyszentkirály község 30, Dunaszerdahely község 30, Ágcsernyő község 30, Uszod község 20, Nagytárkány község 50, Alsóberecki község 20, Káros község 48, Felsőberecki község 37, Mezőkövesd község 1265, Alsórönök község 30, Apátfalva község 800, Zétény község 50, Százhalombatta község 56, Berettyószentmárton község 50, Ártánd község 150, Vasszentmihály község 30, Kalocsa város 1000, Abádszalók község 250, Berzék község 20, Nagymágocs község 100, Mihályi község 20, Csörötnek község 20, Gyömrő község 100, Taktaharkány község 250, Nemesnedves község 15, Gasztony község 30, Magyarkeszi község 300, Sára község 5, Bács község 100, Érd község 362, Pápa m. város 600, Gyügye község 10, Disznóshorvát község 100, Szőreg község 50, Szászbongárd község 9, Szászszentgyörgy község 25, Kisvárda község 144, Galamboki község 73, Zalakarosi község 42, Balatonmagyaród község 10, Megyercs község 60, Virágos község 100, Villány község 150, Mosonszentjános község 100, Szigetvár község 200, Felsőgalla község 2000, Egyek község 132, Bély község 50, Rákosszentmihály község 850, Tápiószentmárton község 200, Nagykónyi község 60, Magyarsók község 119.70, Páka körjegyzőség 140, Ujhartyáni Hangya Szöv. 100, Dámóc község 80, Rábagyarmat község 20, Sajóhidvég község 50, Révleányvár község 30, Iregszemcse község 100, Cséke község 50, Perbenyik község 100, Porcsin Gyula, Derecske 7, Szamosszeg község 100, Hodász község 500, Véke község 5, Tompa község 100, Felsőbudak község 10, Kisdemeter község 300, Kisapostag község 11, Szelőce község 226.70, Réte község 50, Dunatőkés község 10, Kisudvarnok község 10, Bősárkány község 50, Szilsárkány község 10, Acsalag község 10, Tetétlen község 24, Boly község 5, Vámosladány község 100, Bodrogszentes község 5, Budafok város 500, Kondorfa község 15, Imrei Gyula Rákosszentmihály 20, Tiszabő község 37, Rácszentiván 100, Kisóvár község 50, Békés vm. 3000, Tardoskedd község 1214, Balatonfüred község 50, Naszály község 60, Rákospalota megyei város 300, Nagyvárad város 2000, Bese János Kassa 10, Ordas község 25, Kistárkány község 50, Kunszentmiklós község 100, Felsőpatony község 20, Kolozsvár város 2000, Petrovszky Béla Kassa 10, Kula község 200, Tiszasas község 50, Nagyudvarnok község 10, Pozsonyeperjes község 20, Árpás község 10, Bana község 30, Resznek község 20, Győr város 12.000, Szekszárd város 3145, Oláhszentgyörgy község 70, Béke község 15, Bánokszentgyörgy körjegyzőség 265, Pozsonycsákány község 15, Bánffyhunyad város 100, Gyömrői postaaltisztek csoportja 45, Semjén község 50, Csütörtök község 30, Pesthidegkút község 500, Mosonmagyaróvár város 350, Aranyida község 3, Alsótőkés község 3, Dernye község 20, Kormányzóság Bp. 20, Szászlekence község 50, Szabadka város 1200, Tallya község 600, Mezőzombor község 100, Felsődabas község 230, Vermes község 20, Sepsziszentgyörgy város 300, Alcsut község 50, Sopronbánfalva község 10, Dipse község 10, Kisfehéregyház község 10, Miszlóka község 30, Baska község 5, Idabuskoc község 10, Pestszentimre község 200, Gola község 50, Udvarhely város 1000, dr. Szöke Gyula Bp. 5, Hegyeshalom község 300, Tardos község 20, Egyesült Sportáru Kereskedők Beszerzési kft. Bp. 1500, Porcsin Gyula Derecske 7, dr. Bencsik Imre Kopáncs 50, Ásvány József tart. főhadnagy Bp. 462.90, Bese János Kassa 10, Szombathely város 500, Bencsik Imre dr. Kopáncs 50, Nyögér község 10, Csonka Ferenc okl. mérnök Ujvidék 5000, Bejcgyertyános község 10, Tiszaluc község 100, Kelemen Ferenc Máramarossziget 20, özv. Maróti Imréné Deszk 70, Komárom város 250, 202. fogatolt sütőoszlop Bp. 5 pengő.

ADAKOZZUNK A
Repülő Alapra,
hogy minél több magyar ifjút képezhessünk **repülővé**

Adományok az Alap 188.180. sz. csekkszámlájára fizethetők be. Adománygyűjtéssel az Alap senkit sem bízott meg

Minden fillérrel a magyar repülőjövőt segítjük megalapozni!

VIHAR A HEGYEK KÖZÖTT

REGÉNY. ÍRTA: NAGY BÉLA.

(9)

Nadja csodálkozva nézett körül. A lámpa fénye kísérteties fényt árasztott most is az asztalhoz telepedettek arcára és senkit sem tudott felismerni közülük. Pedig Fedor említette, hogy két jó ismerőst is fog itt találni. Mirov arca őt is megragadta és acélosan szemébe nézett a világítótekintetű zsidónak.

Fedor az ügynökhöz lépett, de az közben meglibbentette a lámpást, hogy fénye teljesen Nadjára esett. Szinte kövémeredve bámulta a leány ragyogó szépségét. Hozzáugrott.

— Köszönöm, hogy eljött. Ha az istenasszonyok szállnak le közénk, biztosan nyert ügyünk lesz. Foglaljon helyet köztünk!

Bemutatta társait. Nadja csak most ismerte fel köztük ismerőseit. Környékbeli favágók voltak.

Mirov beszámolt moszkvai útjáról. Ragyogó színekkel ecsetelte a május 1-i felvonulást a Vörös-téren. Pénzt és ígéretet bőven hozott. Néhány hónap mulva megindul Sztalin felszabadító hadserege és elfogja söpörni a gyűlölt magyarok uralmát. A jövő hónapban újabb ülés lesz. Addigra bőséges fegyverkészlet fog rendelkezésre állni és ki fogja osztani a szerepeket.

Amíg a többiek áhitozva lesték a szavakat a zsidó arcáról, Nadjának Laci szavai forogtak eszében. Jól megismerte már a bolsevizmus álarcát azokból a könyvekből, amelyeket a fiatal zászlós küldözgetett neki. Sajnálta szegény félrevezetett fajtájabelieket. Ez a zsidó már nemcsak a vagyonukat, de józan eszüket, értelmüket... életüket is ellopja.

Megszorította Fedor kezét.

— És mi lesz a ruszinokkal, ha Magyarországot legázolta Sztalin vashengere?

— Boldogan fognak élni az önálló Ukrajna keretén belül. Sztalin minden eszközt megad, hogy az oroszok kis szláv testvérnemzetei az ő védnöksége alatt már a földön megvalósítsák a paradicsomot!

Nadja Mirov arcába szerette volna vágni az igazságot. — Paradicsomot, de a zsidóknak! — Türtöztette azonban magát.

— S mi igaz abból, amit a bolsevisták vallástalanságáról beszélnek... Hogy a zsidók ott az urak és az őslakosságot mindenéből, még a hitéből is kiforgatják?

Az asztal körül ülők arcára kiült a meglepődés. De legjobban meglepődött Mirov a váratlan kérdésre. Két jólöltözött társára és Ivánra tekintett, majd megemberelte magát és válaszolt.

— Aljas külföldi hírverés az egész. Irigykednek a Szovjeten belül uralkodó állapotokra és most kigyót-békát kiáltanak reá. Jöjjön közénk, kedves bajtársnőnk, jöjjön ki velem Oroszországba és saját szemeivel győződhetik meg az állításoknak az ellenkezőjéről!



Ha férfi vagy csúnya nő vetette volna fel a kérdést, bizonyára nem ilyen szelid lett volna a felelet. De a Mirovot is megigézte a leány bimbózó szépsége és fajának túlfejlett érzéki ösztönei már arra ingerelték, hogy a »szent ügy« sikerének kivívása mellett kísérelje meg a leány testének elnyerését is.

Az ellentmondás csak fokozta vágyát. Ilyen szép nőt még nem látott a havasok között. Ezért tette neki azt a csábító ajánlatot, hogy jöjjön ki vele Oroszországba...

Szavát a többiek a helyeslés morajával kisérték. Csak Nadja és Fedor maradt néma. Az utóbbi észrevette a zsidó mohó tekintetét és a féltékenység őrjítő láza ömlött el testén. Magához ragadta az asztal alatt Nadja kezét. A leány mosolygott.

— Köszönöm szépen a meghívást, Mirov, de talán mégis körülményes lenne oda kijutnunk, hiszen az orosz határőrök még a határon áttévedő ebet is lepuffantják.

Mirov megint meglepődött. Ennek a fiatal lánynak több értelem van a fejében, mint a többiekében együttvéve. Veszélyes vetélytársat látott benne. Annál jobb. Nagyobb lesz a dicsőség és a mámor, ha sikerül őt elnyernie. Pedig el kell nyernie.

Berekesztette a vitát. Utasításokkal látta el az embereket és elbocsátotta őket. Nadjától utoljára búcsúzott. Szeretett volna vele egyedül maradni, de Fedor most egy pillanatra sem hagyta el szerelmét. Féltette a zsidótól.

— Remélem, hogy hamarosan látom újra! — búcsúzott Mirov.

XIV.

Fedor önemésztő dühvel gondolt arra az ötletre, hogy Nadját elvitte Mirovhoz. A leány felfogását nem sikerült megingatnia, sőt az ő eszményének alapjai álltak egyre gyengébb lábazaton. Hátha igaza van szerelmesének? És a zsidónak az a kéjsóvár tekintete. Majd elnyelte Nadját. Nem, a leányt nem adja senkinek sem, ha nem lehet az övé.

Igy tépelődött már napok óta és ma reggel, amikor a Krajnyákék kis leányát keresztelte, még jobban szívébe nyilallott fajtájának kétséges sorsa. Kiült a paplak elé és merengve nézett a messze folyóvölgyek felé. Szörnyű fájdalmat érzett.

— Szervusz Fedor! — riasztotta fel egy kedves hang.

— Nadja, drágám, mi baj van, hogy ilyen korán váratlanul hozzám rohansz?

— Ne itt, Fedor, gyerünk be hozzád. Hihetetlen és borzalmas, amit most elmesélek neked.

Bementek. Nadja kezébe vette Fedor kezét, másik kezével pedig végigsimította a fiú lázas, csapzott homlokát és beszélni kezdett:

— Tegnap délután kimentem a gyerekekkel a fenyőcsemetekerthez. Vígan hancúroztak és én leültem olvasni a kert bejárata melletti padra. Egyszerre árnyékba borultam... képzeld, Mirov állt előttem. Kifogástalan sportöltöny feszült rajta, vállán vadászpuska. Mellém telepedett. Elkezdett áradozni az irántam érzett szerelméről, örök boldogságot ígért és könyörgött, hogy szökjünk meg együtt. Ő is utálja a bolsevizmust. Ott senkinek sincs nyugodt élete. Igaz, amit a barlangban mondtam, mind igaz. Sztalin hamarosan elindul Európa meghódítására és akkor senkinek sem lesz itt többé biztonsága. Ő is ezt az utat készíti elő, felhasználva a magyarok elleni gyűlöletet a ruszinokban. A ruszin képzelgők légvárait ígéretekkel támogatja, az egyszerűbb népnél pedig megteszi a kívánt hatást a pénz és a pálinka. Ha a ruszinok a magyarok ellen fordulnak, a Kárpátok könnyű akadály lesz Sztalin csapatai számára.

Ő azonban nem akar ittmaradni. Szeret engem és meg akar menteni. Amerikába megyünk Portugálián keresztül. Megmutatta útlevelét. Az üres helyre beírja az én nevemet és akár már holnap is itt hagyhatjuk ezt a lángbaboruló földrészt. Megmutatta csekkönyvét is: töméntelen pénze van letéve a különböző amerikai bankoknál...

Fedor őrjöngve ugrott fel.

— Hol van az a gazember, megölöm!

— Légy okos, Fedor, ne ugorjunk fejjel a falnak!

Szelíden nézett a toporzékoló férfira és az lassan meghunyászkodott. Nadja folytatta.

— A pokol nyílt meg előttem, de nem mertem szólni, hogy erőszakosságra ne vetemedjék. Gondolkozási időt kértem a jövő hónapi összejövetelig. Először hallani sem akart erről, de lassan beletörődött, de legalább egy csókot kért előlegbe...

Fedor vonaglott a dühtől.

— Szerencsére a gyerekek hozzám futottak, mert kígyót találtak. Mirov a pokolba kívánta őket, végül azonban engedett. Búcsúzott, de ígéretemet vette, hogy hallgatok minderről a jövő gyűlésig. És én alig vártam a reggelt, hogy hozzád rohanjak! Apa helyettesít ma az iskolában!

A pap két tenyerébe temette arcát.

— Megőrülök. Mit tegyek?

— Még majdnem egy hónap időnk van a gyűlésig. Ezalatt te megkísérled észretéríteni a többieket. Én segítségedre leszek. A gyűlésen aztán lefogjuk Mirovot és kiszolgáltatjuk a csendőröknek. Ezáltal az összeesküvők kegyelemben részesülhetnek, hiszen a magyarok oly nagylelkűek tudnak lenni és közös erővel munkálkodhatunk a mi földi paradicsomunk kiépítésén.

— Nagyon sok ez nekem most, Nadja! Hagyj magamra. Saját eszemmel is le kell számolnom!

— Jól van, Fedor! Gondold át a dolgokat és holnap gyere át hozzánk. De ígérd meg, nem teszel butaságot!

Fedor magába roskadt.

XV.

A Sólyom vígan nyelte a magasságot. Kormányánál Laci ült, a megfigyelő ülését pedig a pirospozsgás, rámenősségéről híres kerékpáros hadnagy foglalta el. Hétezerötszáz méterre kellett emelkedni, közben végigrepülni a századparancsnok részéről megállapított háromszöget és állandóan adni, illetve venni a rádión a kiosztott szövegeket.

Jó 25 perc mulva felértek az előírt magasságba. Az alattuk gomolygó felhők különböző rétegekben helyezkedtek el és csak imitt-amott adtak betekintést a földre. Laci el is határozta, hogy néhány forduló után megkezdi a süllyedést. Mögötte szorgalmasan morzézott Jóska.

Éppen le akarta venni a gázt, amikor az egymásközti rádióforgalomban megfigyelője izgatott hangját hallotta:

— A repülőtér közölte, hogy egy orosz kétmotoros gép nagy magasságban körözött a város felett és ezelőtt két perccel 60 fokos irányban eltávozott. Leszállásra kell kényszerítenünk!

Laci ránézett a térképre. Gyors idő- és útszámvetést végzett és néhány pillanat mulva már 340 fokos irányt vett fel. Számításának helyességét mutatta, hogy Jóska is ezt az irányszöget állította be a távirányítón... Kicsit süllyedtek és két perc mulva már a Róna havastól nyugatra elterülő vidék felett lebegtek. Ha az orosz tartotta az irányát, itt egymásra kell bukkanniok. Tágra nyitották szemeiket.

Míg Laci fordulóba vitte a gépet, Jóska messzire kihajolva figyelt. Szerencséje volt, meglátta az egyik felhőgomoly mögül előbukkanó Martint. Az volt, világosan felismerte. Rajta volt a vörös ötágú csillag is. Kb. ötezer méter magasan lehetett, nekik tehát 1200 méter magassági előnyük van. A Martin nyugodtan úszott a levegőben, úgy látszik, erősen bízott a gomolyfelhők jótékony takarójában.

A magyar pár égett a buzgalomtól. Hej, ha sikerülne leszállásra bírni az oroszt! De nagy siker lenne! A Sólyom meredek zuhanással az orosz gép elé vágott és hosszú foszforcsíkot lőtt az orosz repülési irányával keresztbe, hogy visszafordulásra kényszerítse.

A Martin sem volt rest. A torkolattűz és a foszfor fehér füstje elárulta, hogy nem hagyják magukat és ellenállnak. S átkozott jól is lőttek, mert a magyar gép felső balszárnyán hamarosan lyuksorozat mutatkozott. Most már védekezni kellett. Laci szembefordult és kissé felülről lefelé, a szemberepülés folytán alig néhány röpke pillanatig rendelkezésére álló tüzlehetőséget kihasználva, telelőtte az orosz gép vezetőfülkéjét. Alig néhány méternyire húzott el az orosz felett és most Jóska vette át a szót a megfigyelő géppuskával.

— Kigyulladt! — ordította előre a hadnagy.

Laci bukófordulóval tért vissza a Martin irányába. Tényleg az orosz gép jobb motorjából hatalmas fekete csík gomolygott elő. De a hátsó géppuskája még mindig tüzelt. Laci újra lecsapott és most már a balmotor volt a célja. Jégesőként vágódtak be lövedékei a szárnyba és áldozata felett való áthúzás előtt jól szemébe rögződött az orosz lővész riadt tekintete. Jóska is beleeresztette a dobjában levő maradékot az ellenfélbe és csak akkor fordultak meg a géppel, amikor már biztosak voltak, hogy a forduló közben az orosz nem lőheti őket.

Nem kellett félniök. A Martin megbillent és lángnyelvektől kísért füstcsíkot vonva maga után, dugóhúzóba perdült. Laci utána. Meg kell tudniok, hogy hová zuhan le és nem ugrik-e ki a személyzetből valaki ejtőernyővel. Bár a több rétegben elhelyezkedő felhőgomolyok többször eltakarták előlük áldozatukat, sikerült mindannyiszor újra szemük elé kapni. Hatalmas süllyedő csigavonalakkal keringtek körülötte és nem kerülte el figyelmüket, hogy kb. 2000 méter magasságban egymás után két fekete tömeg vált el a végzete felé rohanó gépmadártól. A fekete pontok felett egy-egy fehér gömbsüveg jelent meg hamarosan, tehát kinyílt az ejtőernyőjük. A gép többi utasa azonban, úgy látszik, halálra sebződött, vagy egyéb ok folytán bennszorult a gépben és együtt zuhant az egyre jobban füstölgő Martinnal. Néhány pillanat és az orosz felcsapódott az enyhén lejtő, rétszerű hegyoldalon. Mintha tűzokádó kráter nyílt volna meg, úgy röppentek szanaszét onnan az izzó zsarátnokok. A tragédia bekövetkezett.

Laciék átrepülték a becsapódás helyét, bejegyezték a térképbe és utána az ejtőernyőjükön lógó két bolsevista után néztek. Még elég magasan felettük lebegtek. Felhúzták hozzájuk és most őket keringték körül.

(Folytatjuk)



Raubinek Tibor, Budapest. Motorágyú a vadászgép légcsavartengelyén keresztül tüzelő gépágyú. Az ágyú visszalökő erejét a motor tömege fogja fel.

Kubinszky Mihály, Budapest. A rajzokat köszönjük, de használni őket nem tudjuk, mert katonai okokból nem közölhetünk ilyen összefoglaló kimutatást légihaderőnk géptipusairól.

Fellegvári zászlós. Levelét nagyon köszönjük. Irányvezetésünket a lehetőséghez képest igyekszünk továbbra is megtartani. Tanácsait köszönettel fogadtuk. A kért képek és cikkek leközlésére fokozatosan sor fog kerülni. A fényképeket egyelőre azonban nincs módunkban elküldeni.

Brandt Gyula, Pécs. A város felett látott gépek minden valószínűség szerint Junkers 88 zuhanóbombázók voltak. A Ju 88 a gép törzsében lévő bombarekeszen kívül a szárnyak alatt is vihet bombákat. Rendesen két 500 kg-ost.

Csiki Csikász László, Budapest. 1. A gép a Fw 190 vadász továbbfejlesztése. Fegyverzete 4 darab 20 mm-es gépágyú és 2 darab 8 mm-es géppuska. Sebessége kb 620 km/óra. 2. Bombákat nem visz magával és fegyverzete géppuskák helyett 4 darab 20 mm-es gépágyú. 3. A rakétagép valóban elért ekkora sebességet. 4. Semmivel sem javítaná a gépágyú hatását, mert a termit nem robbanóanyag és lassan gyullad. 5. Teljes gázzal óránként kb 800 liter benzin.

Végh Sándor, Mezőtur. 1. A gép sebessége 620 km/óra. Motorja 1.700 lóerős. 2. A könyv bármelyik nagyobb könyvesboltban kapható.

Lukács Zsolt, Székesfehérvár. A gép egyfedelű vizigép. Adatokat nem közölhetünk róla, mert nincsenek birtokunkban.

Szamosvölgyi Károly, Gödöllő. A negatívokat meg fogjuk nagyíttatni, de visszaküldeni csak a pályázat lejárta után tudjuk.

Szabó Lajos, Sümeg. A megoldás elméletileg elképzelhető, de gyakorlatilag szinte megoldhatatlan, mert a gépet nehézkessé tenné és a szerkezet beépítése sok helyet venne igénybe. 2. Ajánlhatjuk főszerkesztőnk néhány héten belül megjelenő könyvét, a Repülés ABC-jét.

Felelős szerkesztő és kiadó:

JÁNOSY ISTVÁN

FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

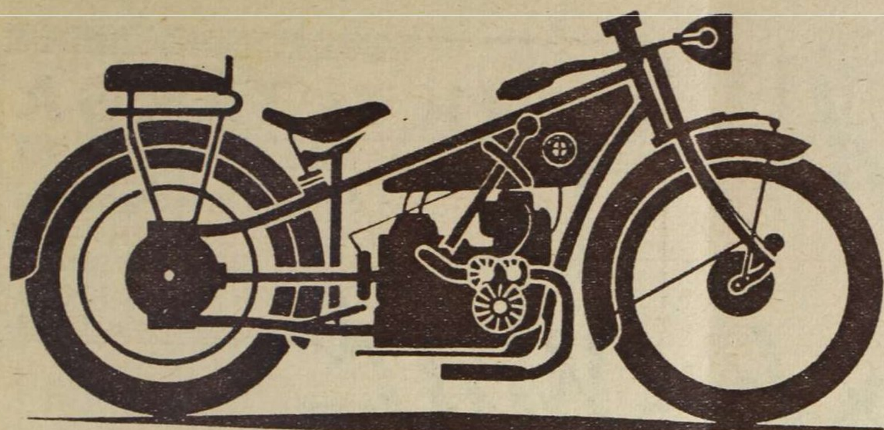
megjelenik havonta kétszer

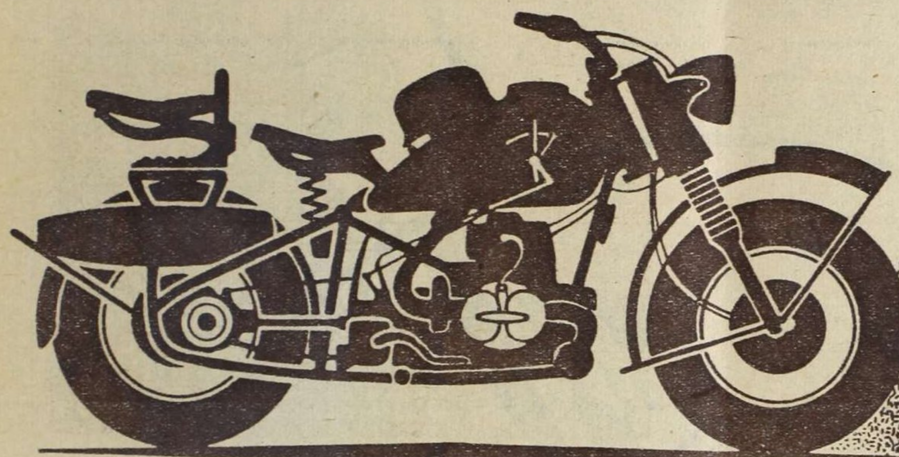
minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 24 pengő. Vállalatok. nak, jogi személyeknek évi 50 pengő Egyes szám ára 1 pengő. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

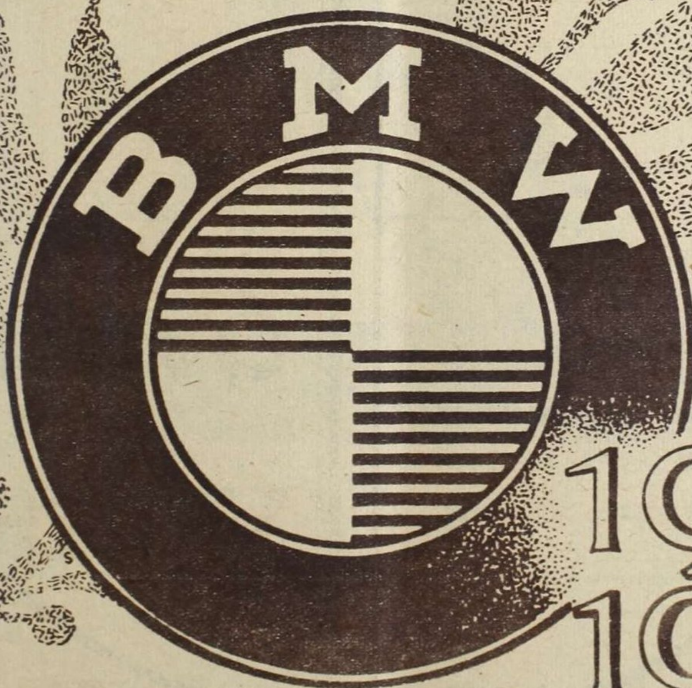
⊙

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

SCHLENZIG



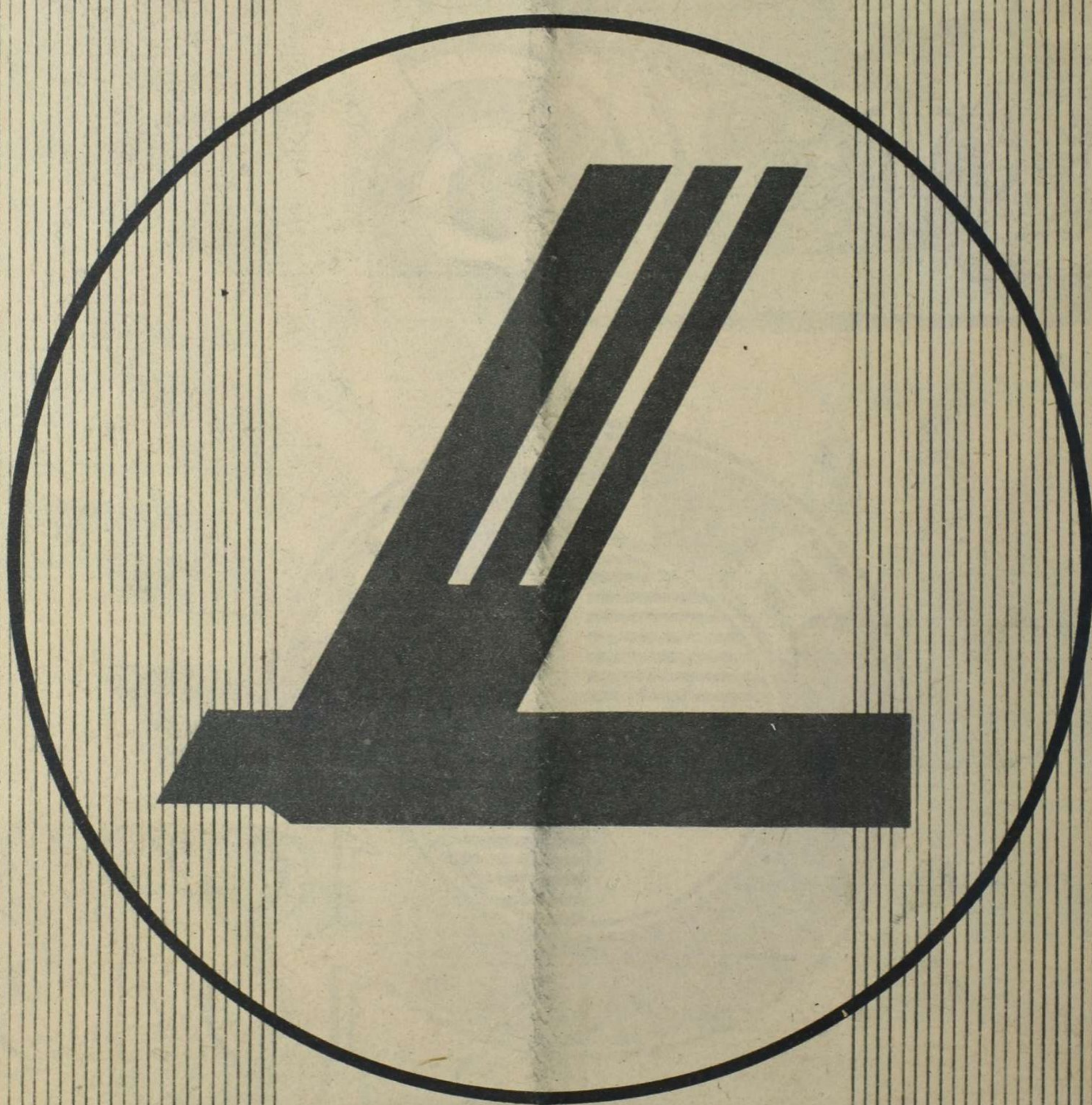




1923
1943

MOTORKERÉKPÁROK 20 ÉV ÓTA

Focke-Wulf



441771. — Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.